

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
61º periodo de sesiones
Punto 24 del orden del día

MEPC 61/24
6 octubre 2010
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
SOBRE SU 61º PERIODO DE SESIONES**

Sección	Párrafos	Página
1 INTRODUCCIÓN	1.1 – 1.9	5
2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	2.1 – 2.41	9
3 RECICLAJE DE BUQUES	3.1 – 3.18	19
4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES	4.1 – 4.43	24
5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES	5.1 – 5.90	32
6 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	6.1 – 6.15	58
7 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	7.1 – 7.40	60
8 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA	8.1 – 8.22	69
9 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	9.1 – 9.6	74
10 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	10.1 – 10.4	76
11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	11.1 – 11.15	76
12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS	12.1 – 12.22	80

Sección	Párrafos	Página
13 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS	13.1 – 13.2	84
14 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES	14.1 – 14.4	85
15 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	15.1 – 15.2	85
16 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	16.1 – 16.7	86
17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO	17.1 – 17.4	87
18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD	18.1 – 18.8	87
19 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA	19.1 – 19.7	89
20 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	20.1 – 20.18	91
21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	21.1 – 2.16	94
22 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011	22.1	96
23 OTROS ASUNTOS	23.1	96

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 RESOLUCIÓN MEPC.192(61) – DIRECTRICES DE 2010 PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES
- ANEXO 2 PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 Y AL APÉNDICE VII DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 3 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES SOBRE CUESTIONES POLÍTICAS O DE PRINCIPIO EN RELACIÓN CON LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES
- ANEXO 4 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CUBA EN APOYO DE LA DELEGACIÓN DE CHINA Y EN RELACIÓN CON LAS MEDIDAS FINANCIERAS Y TÉCNICAS
- ANEXO 5 ENMIENDAS PROPUESTAS POR LAS DELEGACIONES SOBRE LAS MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES RECOGIDAS EN EL DOCUMENTO MEPC 61/WP.10
- ANEXO 6 INTERVENCIÓN DE LA SECRETARÍA DE LA CMNUCC
- ANEXO 7 MANDATO DE LA 3ª REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES (GHG-WG 3)
- ANEXO 8 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE LA INDIA Y CHINA RELATIVAS AL INFORME DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE LAS MEDIDAS DE MERCADO PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO DEL SECTOR MARÍTIMO
- ANEXO 9 RESOLUCIÓN MEPC.193(61) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ANEXO III REVISADO DEL CONVENIO MARPOL)
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MEPC.194(61) – ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978
(MODELO REVISADO DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IAPP)
- ANEXO 11 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL – REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES
(ANEXO V REVISADO DEL CONVENIO MARPOL)
- ANEXO 12 CUESTIONARIO SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DELAS CARGAS DETERIORADAS Y SU ELIMINACIÓN

- ANEXO 13 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL – REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES
- ANEXO 14 INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LAS REGLAS 12.2, 12.3 Y 12.4 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 15 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE LOS ESTADOS UNIDOS Y SINGAPUR SOBRE LA PROPUESTA DE DESIGNAR EL ESTRECHO DE BONIFACIO COMO ZMES
- ANEXO 16 RESOLUCIÓN MEPC.195(61) – DIRECTRICES DE 2010 RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO Y LA CERTIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES
- ANEXO 17 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 15
- ANEXO 18 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 19
- ANEXO 19 PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC Y NAV QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 20 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL MEPC PARA EL BIENIO 2010-2011
- ANEXO 21 PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 62, MEPC 63 Y MEPC 64
- ANEXO 22 PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC – DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El 61º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró en la sede de la OMI del 27 de septiembre al 1 de octubre de 2010 bajo la presidencia del Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre). También estuvo presente el Vicepresidente del Comité, Sr. Manuel Nogueira (España).

1.2 A la reunión asistieron delegaciones de los siguientes Miembros de la OMI:

ALEMANIA	IRLANDA
ANGOLA	ISLANDIA
ANTIGUA Y BARBUDA	ISLAS COOK
ARABIA SAUDITA	ISLAS MARSHALL
ARGELIA	ISRAEL
ARGENTINA	ITALIA
AUSTRALIA	JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA
AUSTRIA	JAMAICA
BAHAMAS	JAPÓN
BANGLADESH	KENYA
BÉLGICA	LETONIA
BELICE	LIBERIA
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	LUXEMBURGO
BRASIL	MALASIA
BULGARIA	MALTA
CANADÁ	MARRUECOS
CHILE	MÉXICO
CHINA	NIGERIA
CHIPRE	NORUEGA
COLOMBIA	NUEVA ZELANDIA
CÔTE D'IVOIRE	OMÁN
CROACIA	PAÍSES BAJOS
CUBA	PAKISTÁN
DINAMARCA	PANAMÁ
ECUADOR	PERÚ
EGIPTO	POLONIA
ESPAÑA	PORTUGAL
ESTADOS UNIDOS	QATAR
ESTONIA	REINO UNIDO
ETIOPÍA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	REPÚBLICA DE COREA
FILIPINAS	REPÚBLICA DOMINICANA
FINLANDIA	REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
FRANCIA	REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA
GEORGIA	RUMANIA
GHANA	SAINT KITTS Y NEVIS
GRECIA	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
HONDURAS	SENEGAL
HUNGRÍA	SINGAPUR
INDIA	SRI LANKA
INDONESIA	SUDÁFRICA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	SUECIA
	SUIZA

TAILANDIA
TONGA
TÚNEZ
TURQUÍA
TUVALU

UCRANIA
VANUATU
VENEZUELA (REPÚBLICA
BOLIVARIANA DE)

el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

representantes de los siguientes programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas:

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE (PNUMA)
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN (FAO)
CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (CMNUCC)
CENTRO REGIONAL DE EMERGENCIA PARA LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN EL MAR MEDITERRÁNEO (REMPEC)
CENTRO REGIONAL DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN SOBRE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR EN CASOS DE EMERGENCIA PARA LA REGIÓN DEL CARIBE (RAC/REMPEITC-CARIB)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAO)
COMISIÓN DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO DEL BÁLTICO (COMISIÓN DE HELSINKI)
CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA EXPLORACIÓN DEL MAR (CIEM)
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (ROPME)
COMISIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO EN EL ATLÁNTICO NORDESTE (COMISIÓN OSPAR)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE (IMSO)
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DEL MAR ROJO Y DEL GOLFO DE ADÉN (PERSGA)
COMISIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MAR NEGRO CONTRA LA CONTAMINACIÓN (BSC)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)
CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS
NÁUTICAS (ICOMIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
COMUNIDAD DE ASOCIACIONES DE ASTILLEROS EUROPEOS (CESA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUBES P e I)
UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA
NATURALEZA (UICN)
COMITÉ ASESOR EN PROTECCIÓN DEL MAR (ACOPS)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y
TERMINALES GASEROS (SIGTTO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)
ASOCIACIÓN DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTIÓN
INTERNA (EUROMOT)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA
CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA
DIVERSIFICADA (IPTA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)
INTERFERRY
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL COMBUSTIBLE (IBIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE UNIVERSIDADES MARÍTIMAS (IAMU)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL
TRANSPORTE (ITF)
CONSEJO INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURA Y TINTAS DE
IMPRIMIR (IPPIC)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA EL CONTROL DE DERRAMES (ISCO)
CONSEJO MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (WSC)
NACE INTERNATIONAL
INSTITUTO NÁUTICO (NI)
PACIFIC ENVIRONMENT
COALICIÓN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO LIMPIO (CSC)

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Consejo, Sr. Jeffrey G. Lantz (Estados Unidos), el Presidente del Comité de Seguridad Marítima (MSC), Sr. Neil Frank R. Ferrer (Filipinas), el Presidente del Comité de Cooperación Técnica, Sr. Giancarlo Olimbo (Italia), el Presidente del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG), Sr. Sveinung Oftedal (Noruega), la Presidenta del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE),

Sra. Anneliese Jost (Alemania) y el Presidente del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), Sr. Dwain Hutchinson (Bahamas).

Discurso inaugural del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso inaugural, cuyo texto se reproduce íntegramente en el documento MEPC 61/INF.27.

Observaciones del Presidente

1.5 El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso inaugural y señaló que los consejos y las peticiones del Secretario General se tendrían muy en cuenta en las deliberaciones del Comité.

Siniestro de la plataforma "Deepwater Horizon" y posterior contaminación

1.6 Con referencia al discurso inaugural del Secretario General, en el que se mencionó el siniestro de la plataforma petrolera **Deepwater Horizon** y la posterior contaminación, la delegación de los Estados Unidos señaló que se estaba llevando a cabo una investigación cuyo informe se presentaría a la OMI una vez concluido para que la Organización pudiera examinarlo y estudiar las medidas que fuera necesario adoptar en su régimen de regulación, a fin de incrementar la seguridad marítima y la protección del medio marino.

1.7 La delegación de las Islas Marshall señaló que, como Estado de abanderamiento de la unidad móvil de perforación mar adentro, su Administración marítima también estaba llevando a cabo una investigación independiente como Estado de abanderamiento, de conformidad con sus obligaciones en el marco de los convenios internacionales pertinentes. Su equipo de investigación estaba encargado de recopilar datos sobre los hechos relacionados con el siniestro, analizar toda la información disponible, determinar las posibles causas desde su propio punto de vista y formular recomendaciones para prevenir siniestros similares en el futuro. El informe, una vez concluido, se presentaría también a la OMI para que esta adoptara las medidas que fueran oportunas.

Adopción del orden del día

1.8 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 61/1) y acordó seguir durante el periodo de sesiones el calendario provisional (MEPC 61/1/1, anexo 2), en el entendimiento de que estaba sujeto a ajustes en función de los avances que se produjeran cada día. El orden del día adoptado, con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento MEPC 61/INF.28.

Poderes

1.9 El Comité tomó nota de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

2.1 El Comité recordó que el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM) había estado abierto a la adhesión de los Estados desde el 31 de mayo de 2005, y tomó nota de que, desde el último periodo de sesiones del MEPC, cuatro Estados (Brasil, Canadá, Croacia y Países Bajos) se habían adherido al Convenio, con lo que el número de Gobiernos Contratantes se elevaba a 27, lo cual representaba el 25,32 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Comité instó a los otros Estados Miembros a que ratificaran el Convenio lo antes posible.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.2 El Comité recordó que el MEPC 59 había acordado llevar a cabo otro examen de la situación de las tecnologías del agua de lastre antes de la fecha de aplicación de 2012 y volver a constituir a tal efecto el Grupo de examen sobre el agua de lastre en el presente periodo de sesiones. Dado el considerable volumen de trabajo, el Comité encargó al Grupo que comenzara a trabajar de inmediato en cualquier cuestión pendiente que hubiera surgido del BLG 14 sobre los dos documentos de orientación, a saber, el "Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado" y las "Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)", y que se uniera al Pleno posteriormente para examinar el resto de los subpuntos del mandato asignado (véase el párrafo 2.27).

INFORMES DE LAS REUNIONES 13ª Y 14ª DEL GRUPO DE TRABAJO DEL GESAMP SOBRE EL AGUA DE LASTRE (GESAMP-BWWG)

2.3 Tras reanudar el examen del presente punto del orden del día el miércoles 29 de septiembre de 2010, el Comité tomó nota de que las reuniones 13ª y 14ª del GESAMP-BWWG se celebraron en la sede de la OMI del 24 al 28 de mayo de 2010 y del 19 al 23 de julio de 2010, bajo la presidencia del Sr. Jan Linders. En el transcurso de las dos reuniones, el GESAMP-BWWG examinó un total de 10 propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por Alemania (dos propuestas), China, el Japón (tres propuestas), Noruega y la República de Corea (tres propuestas).

Aprobación inicial

2.4 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 4 y 5 del "Informe de la 13ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 61/2/15), así como las recomendaciones que figuran en el anexo 4 del "Informe de la 14ª reunión del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre" (MEPC 61/2/21), acordó conceder la aprobación inicial a:

- .1 el sistema de gestión del agua de lastre (Purimar) de Techwin Eco Co., Ltd. (TWECO), propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 61/2;
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre AquaStar, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 61/2/1; y

- .3 el sistema de gestión del agua de lastre Kuraray, propuesto por el Japón en el documento MEPC 61/2/6.

2.5 El Comité invitó a continuación a las Administraciones del Japón y de la República de Corea a que, en la elaboración posterior de los sistemas, tuvieran en cuenta todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados (anexos 4 y 5 del informe de la 13ª reunión y anexo 4 del informe de la 14ª reunión, respectivamente).

2.6 Con respecto a la propuesta de aprobación inicial del "sistema de gestión del agua de lastre de MES (FineBallast MF)", descrito en el documento MEPC 61/2/3 (Japón), el Comité coincidió con la recomendación del GESAMP-BWWG de que, dado que no se utiliza ninguna sustancia activa durante el proceso de tratamiento, no es necesario evaluar el sistema de conformidad con las disposiciones del Procedimiento (D9). Por consiguiente, el Comité invitó a la Administración del Japón a que llevara a cabo las evaluaciones futuras de este sistema de conformidad únicamente con las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8).

Aprobación definitiva

2.7 El Comité, tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 6, 8 y 9 del informe de la 13ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 61/2/15), así como las recomendaciones que figuran en los anexos 5, 6 y 7 del informe de la 14ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 61/2/21), acordó conceder la aprobación definitiva a:

- .1 el sistema híbrido de gestión del agua de lastre en tubo especial combinado con la versión del tratamiento con ozono, propuesto por el Japón en el documento MEPC 61/2/2;
- .2 el sistema de gestión del agua de lastre "ARA Ballast", propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 61/2/5;
- .3 el sistema de gestión del agua de lastre BalClor, propuesto por China en el documento MEPC 61/2/4;
- .4 el sistema de gestión del agua de lastre OceanGuard™, propuesto por Noruega en el documento MEPC 61/2/7;
- .5 el sistema de gestión del agua de lastre Ecochlor®, propuesto por Alemania en el documento MEPC 61/2/8; y
- .6 el sistema de gestión del agua de lastre BalPure® de Severn Trent De Nora, propuesto por Alemania en el documento MEPC 61/2/9.

2.8 El Comité invitó a continuación a las Administraciones de Alemania, China, el Japón, Noruega y la República de Corea a que comprobaran que todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados (anexos 6, 8 y 9 del informe de la 13ª reunión y anexos 5, 6 y 7 del informe de la 14ª reunión, respectivamente) se tienen plenamente en cuenta antes de expedir un certificado de homologación.

Reuniones futuras del GESAMP-BWWG

2.9 El Comité tomó nota de que el GESAMP-BWWG había recibido 13 propuestas de aprobación inicial o de aprobación definitiva para su evaluación. No obstante, dado el tiempo limitado entre dos periodos de sesiones consecutivos del MEPC, el GESAMP-BWWG solamente pudo reunirse en dos ocasiones (GESAMP-BWWG 13 y GESAMP-BWWG 14) y pudo evaluar únicamente las primeras 10 propuestas de aprobación en el orden cronológico en que se habían presentado. El Comité tomó nota con agradecimiento de que, a fin de facilitar el examen del mayor número posible de sistemas de gestión del agua de lastre y en previsión del aumento de la carga de trabajo para el año 2011, el GESAMP-BWWG había acordado celebrar una reunión extraordinaria (GESAMP-BWWG 15), programada del 13 al 17 de diciembre de 2010, para evaluar las tres propuestas restantes descritas en los documentos MEPC 61/2/10 (Japón), MEPC 61/2/11 (Grecia) y MEPC 61/2/12 (Singapur), de cuyos resultados se informaría al MEPC 62.

2.10 El Comité tomó nota también de que la próxima reunión ordinaria del GESAMP-BWWG, es decir, la 16ª reunión, estaba programada del 28 de febrero al 4 de marzo de 2011, e invitó a los Miembros a que presentaran al MEPC 62 sus propuestas de aprobación (expedientes de solicitud) y la descripción no confidencial de sus sistemas de gestión del agua de lastre lo antes posible y a más tardar el 17 de diciembre de 2010.

2.11 El Comité tomó nota asimismo de que, tras reconocer la posibilidad de que se presenten más de cuatro propuestas para el examen del Grupo y la aprobación del MEPC 62, el GESAMP-BWWG había manifestado su disponibilidad para celebrar otra reunión, en abril/mayo de 2011, a fin de dar cabida al mayor número posible de propuestas, siempre que se cumplan las condiciones necesarias para organizar dicha reunión.

Otros asuntos derivados de las reuniones del GESAMP-BWWG

2.12 El Comité recordó que, en su último periodo de sesiones, había pedido al GESAMP-BWWG que mantuviera deliberaciones, a título de prueba, con las Administraciones/solicitantes, con arreglo al mandato adicional que figura en el documento MEPC 60/2/15 (Alemania), con la salvedad de que tales deliberaciones deberían celebrarse a petición de las Administraciones y únicamente durante la evaluación para la aprobación definitiva.

2.13 Al informar de las conclusiones del Grupo tras las deliberaciones mantenidas durante la 14ª reunión con los representantes de la Administración de Alemania y los fabricantes de los sistemas de gestión del agua de lastre Ecochlor y Balpure® de Severn Trent De Nora, el Presidente del GESAMP-BWWG señaló a la atención del Comité los puntos siguientes:

- .1 el Grupo garantizaba una transparencia total y un trato justo para todas las Administraciones proponentes respetando rigurosamente el orden cronológico en que se presentaron las solicitudes; sin embargo, fue necesario dedicar una cantidad importante de tiempo a la preparación (dos horas de trabajo) y a la celebración (cuatro horas de trabajo) de las dos sesiones de deliberaciones;
- .2 las deliberaciones con la Administración/solicitantes confirmaron la información ya facilitada en la respuesta por escrito a las preguntas del Grupo por correo electrónico, y no se adquirieron conocimientos nuevos;

- .3 no era posible prever todos los posibles aspectos poco claros o deficientes de los expedientes de solicitud antes de estudiar a fondo la información confidencial, cuyo examen, en la mayoría de las evaluaciones, se prolonga hasta el último día de la semana de evaluación. Esto alteraba considerablemente el calendario de la reunión; y
- .4 durante la 13ª reunión, en la que no se celebró ninguna reunión presencial, el Grupo pudo evaluar seis propuestas. Sin embargo, durante su 14ª reunión, el Grupo solamente pudo evaluar cuatro propuestas pese a la prolongación de su horario de trabajo (hasta las 21 00 horas). El Grupo no constató que la celebración de dos sesiones de deliberaciones presentara ninguna ventaja.

2.14 Tras examinar las conclusiones del GESAMP-BWWG sobre las reuniones presenciales con las Administraciones/solicitantes y tras una intervención de la delegación de Alemania, el Comité acordó encargar al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara las propuestas que figuran en el documento MEPC 60/15 (Alemania), teniendo en cuenta la conclusión del GESAMP-BWWG que se indica en el documento MEPC 61/2/21.

ACLARACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA D-2 DEL CONVENIO BWM

2.15 El Comité recordó que el MEPC 59 había aprobado la circular BWM.2/Circ.19 sobre las fechas de aplicación que figuran en la regla B-3.1 del Convenio BWM a partir de la aclaración facilitada por la IACS. Tras examinar el documento MEPC 61/2/16 (IACS), en el que se propone la modificación de la circular mencionada y se recoge la interpretación de la IACS respecto de la certificación y el cumplimiento, por parte del buque, de la norma D-2 del Convenio BWM, y tras la intervención de la delegación de la Federación de Rusia, el Comité acordó encargar al Grupo de examen sobre el agua de lastre que examinara las discrepancias indicadas por dicha delegación con respecto al uso de las expresiones "fecha de aniversario del buque" y "fecha de construcción".

EXAMEN DE LA SITUACIÓN DE LAS TECNOLOGÍAS DE TRATAMIENTO DEL AGUA DE LASTRE

2.16 El Comité recordó que el MEPC 59 había concluido que se disponía de tecnologías de tratamiento del agua de lastre y que estas estaban instalándose a bordo de los buques, lo cual confirmaba que se dispondría de un número suficiente de sistemas de gestión del agua de lastre para los buques construidos en 2010. El MEPC 59 había acordado también llevar a cabo en el presente periodo de sesiones otro examen de la situación de las tecnologías del agua de lastre, así como de las prescripciones aplicables a los buques que se indican en la regla B-3.1 y cualquier otro aspecto de la gestión del agua de lastre, de conformidad con las disposiciones incluidas en la regla D-5.1.

2.17 El Comité tomó nota de que, dentro del presente punto del orden del día, se habían presentado nueve documentos en los que se facilita información sobre el desarrollo de tecnologías de tratamiento del agua de lastre: MEPC 61/2/14 (Países Bajos), MEPC 61/2/17 (Japón), MEPC 61/2/18 (ICS), MEPC 61/INF.3 (Noruega), MEPC 61/INF.4 (Noruega), MEPC 61/INF.16 (Alemania), MEPC 61/INF.17 (Países Bajos), MEPC 61/INF.19 (Australia) y MEPC 61/INF.21 (Japón), y acordó remitir los nueve documentos al Grupo de examen sobre el agua de lastre para que los estudiara a fondo durante el examen de la situación de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre.

2.18 El Comité tomó nota en particular de que cuatro sistemas nuevos de gestión del agua de lastre habían recibido el certificado de homologación de sus Administraciones respectivas, a saber, el sistema de gestión del agua de lastre GloEn-Patrol™

(MEPC 61/2/19, República de Corea), el sistema de gestión del agua de lastre PureBallast (MEPC 61/INF.3, Noruega), el sistema OptiMarin (MEPC 61/INF.4, Noruega) y el sistema de gestión del agua de lastre Hitachi (MEPC 61/INF.21, Japón), con lo que el número de sistemas homologados asciende a 10.

2.19 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en los documentos siguientes: MEPC 61/INF.16 (Alemania), sobre el control de las descargas y la opción de neutralización para los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utiliza PERACLEAN® Ocean; MEPC 61/INF.17, en el que se facilita información técnica pormenorizada sobre las dificultades de disponer de tecnologías adecuadas para algunos tipos especiales de buques; y MEPC 61/INF.19 (Australia), sobre los instrumentos de verificación de los sistemas de gestión del agua de lastre.

RESULTADOS DE LA LABOR DEL SUBCOMITÉ BLG QUE SON DE INTERÉS PARA LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

2.20 Tras recordar que había encargado al Grupo de examen sobre el agua de lastre que siguiera examinando los dos documentos de orientación elaborados por el Subcomité BLG (véase el párrafo 2.2), el Comité examinó los puntos restantes relacionados con los resultados del BLG 14 (8 a 12 de febrero de 2010) que son de interés para la gestión del agua de lastre y convino en lo siguiente:

- .1 ampliar hasta el año 2012 el plazo previsto para la ultimación del punto del orden del día titulado "Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004"; y
- .2 tomar nota del Plan de acción revisado del Subcomité (BLG 14/17, anexo 6) para elaborar los documentos restantes necesarios para la implantación uniforme del Convenio BWM.

ACUERDOS ENTRE ORGANIZACIONES Y OTRA INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA GESTIÓN Y EL CONTROL DEL AGUA DE LASTRE

2.21 El Comité examinó una propuesta del observador del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) con objeto de mejorar y formalizar la colaboración actual entre el CIEM y la OMI en cuestiones relativas a la transferencia de especies acuáticas invasoras por los buques (documento MEPC 61/2/13). Tras recordar la colaboración entre las dos organizaciones, el observador del CIEM propuso establecer un acuerdo oficial entre el CIEM, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO y la OMI a fin de facilitar el vínculo, tan necesario, entre los programas y los conocimientos científicos.

2.22 El Comité encargó a la Secretaría que se pusiera en contacto con las Secretarías del CIEM y la COI con objeto de formalizar la colaboración actual y facilitar el aprovechamiento de los conocimientos científicos disponibles en el Grupo mixto de trabajo sobre el agua de lastre y otros vectores del buque (WGBOSV) para avanzar en la labor de la OMI sobre las especies acuáticas invasoras.

2.23 Por falta de tiempo el examen de los documentos MEPC 61/INF.5 (Secretaría) y MEPC 61/2/20 (CEFIC) se postergó al MEPC 62.

2.24 El Comité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en los documentos siguientes:

- .1 MEPC 61/INF.13 (Alemania), sobre la elaboración de un documento de escenarios de emisiones armonizado para la descarga del agua de lastre;
- .2 MEPC 61/INF.15 (Comisión del Mar Negro), sobre el Memorando de entendimiento de la Secretaría permanente de la Comisión del Mar Negro y la OMI acerca de la implantación de las actividades de cooperación técnica de la OMI e información actualizada del curso regional de formación jurídica GloBallast y el seminario de desarrollo estratégico regional sobre la implantación del Convenio BWM; y
- .3 MEPC 61/INF.20 (Honduras), sobre el curso regional de formación jurídica en gestión del agua de lastre.

OTRAS INSTRUCCIONES PARA EL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.25 El Comité acordó constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre con el mandato siguiente:

"Teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, se encarga al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tenga a bien:

- .1 examinar el "Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado" (BLG 14/17, anexo 3), a fin de que el Comité lo apruebe para su distribución en una circular técnica;
- .2 examinar las "Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)" (BLG 14/17, anexo 4), a fin de que el Comité las apruebe para su distribución en una circular técnica;
- .3 determinar la situación actual de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre, teniendo en cuenta la información que figura en los documentos MEPC 61/2/14 (Países Bajos), MEPC 61/2/17 (Japón), MEPC 61/2/18 (ICS), MEPC 61/INF.3 (Noruega), MEPC 61/INF.4 (Noruega), MEPC 61/INF.16 (Alemania), MEPC 61/INF.17 (Países Bajos), MEPC 61/INF.19 (Australia), MEPC 61/INF.21 (Japón) y MEPC 60/INF.17 (Reino Unido);
- .4 determinar la disponibilidad de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre con respecto a los grupos de buques construidos en 2012 o posteriormente cuya capacidad de agua de lastre sea igual o superior a 5 000 metros cúbicos;
- .5 examinar las prescripciones aplicables a los buques que se indican en la regla B-3.1 y cualquier otro aspecto de la gestión del agua de lastre tratado en el anexo del Convenio, de conformidad con las disposiciones contenidas en la regla D-5.1;

- .6 examinar las propuestas que figuran en el documento MEPC 60/2/15 (Alemania), teniendo en cuenta las conclusiones del GESAMP-BWWG que se indican en el documento MEPC 61/2/21;
- .7 examinar las discrepancias determinadas por la delegación de la Federación de Rusia con respecto al uso de la expresión "fecha de aniversario de la entrega del buque", que figura en la regla B-3.2, y de la expresión "fecha de construcción", que figura en el apéndice 1 del Convenio BWM; y
- .8 presentar al Pleno un informe por escrito sobre el examen realizado, incluidas las conclusiones y recomendaciones, el jueves 30 de septiembre de 2010."

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE EXAMEN SOBRE EL AGUA DE LASTRE

2.26 Tras recibir el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC 61/WP.8), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado

2.27 El Comité tomó nota de que el Grupo de examen había examinado el "Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado", elaborado por el Subcomité BLG (BLG 14/17, anexo 3), y acordó aprobar ese documento de orientación y encargar a la Secretaría que lo distribuyera mediante la circular BWM.2/Circ.27.

Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)

2.28 Tras tomar nota de la aclaración que figura en el párrafo 3.1.12 y de las modificaciones de redacción introducidas por el Grupo de examen en las "Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con las Directrices (D8)", elaboradas por el Subcomité BLG (BLG 14/17, anexo 4), el Comité acordó aprobar ese documento de orientación y encargar a la Secretaría que lo distribuyera mediante la circular BWM.2/Circ.28.

Examen de la disponibilidad de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre

2.29 Tras tomar nota de que el Grupo de examen había examinado los documentos MEPC 61/2/14 (Países Bajos), MEPC 61/2/17 (Japón), MEPC 61/2/18 (ICS), MEPC 61/2/19 (República de Corea), MEPC 61/INF.3 (Noruega), MEPC 61/INF.4 (Noruega), MEPC 61/INF.16 (Alemania), MEPC 61/INF.17 (Países Bajos), MEPC 61/INF.19 (Australia), MEPC 61/INF.21 (Japón) y MEPC 60/INF.17 (Reino Unido), en los que se facilita información sobre el desarrollo de tecnologías de tratamiento del agua de lastre, el Comité se mostró conforme con la conclusión del Grupo de que, en el caso de los buques cuya capacidad de agua de lastre sea inferior o igual a 5 000 metros cúbicos, incluidos los construidos en 2011, se dispone de tecnologías suficientes y que su número va en aumento.

2.30 Tras tomar nota de que aún deben abordarse varias dificultades relacionadas con algunos tipos especiales de buques, en particular las gabarras de altura sin dotación, los semisumergibles y los buques para grúas de carga pesada, el Comité acordó invitar a los Gobiernos Miembros y observadores a que propusieran soluciones prácticas para las dificultades que se hubieran determinado y dedicaran el tiempo suficiente para examinar dichas propuestas en periodos de sesiones futuros.

2.31 Al tomar nota de la información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados facilitada por las delegaciones de la República de Corea, Noruega y el Japón y de que dicha información parece ser insuficiente en algunos casos, el Comité acordó instar a todas las Administraciones que expidieran certificados de homologación a que se ajustaran escrupulosamente a las disposiciones de la resolución MEPC.175(58) y a las Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación cuando presentaran dicha información a la Organización.

2.32 Tras examinar la recomendación del Grupo de examen con respecto al documento MEPC 61/INF.19 (Australia), en el que se indican instrumentos útiles para la verificación de los sistemas de gestión del agua de lastre por parte de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto, el Comité acordó encargar al FSI 19 que examinara dicho documento en el contexto de las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto que está elaborando en la actualidad el Subcomité FSI.

2.33 Tras tomar nota de las inquietudes del Grupo de examen con respecto a la capacidad limitada de los astilleros para instalar y adaptar sistemas de gestión del agua del lastre a bordo de los buques y tras recordar las disposiciones de la resolución MEPC.188(60), en la que, entre otras cosas, se alienta a que se instalen dichos sistemas en los buques nuevos, el Comité acordó instar a los Estados Miembros a que aplicaran dicha resolución lo antes posible.

2.34 La delegación de la India, si bien apoyaba la opinión de la ICS (MEPC 61/2/18) sobre la necesidad imperiosa de proceder a un examen de la disponibilidad de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre cuando el Convenio satisficiera las condiciones para su entrada en vigor, manifestó su inquietud con respecto a la disponibilidad de tecnologías aplicables a buques de mayor tamaño con gran capacidad de caudal y pidió al Comité que instara a los Gobiernos Miembros a que compartieran información relativa a la disponibilidad de dichas tecnologías.

2.35 En previsión de la posible entrada en vigor del Convenio BWM en 2012, el Comité acordó que sería necesario llevar a cabo en el MEPC 62 un nuevo examen de las tecnologías de tratamiento del agua del lastre que se centrara en los buques de mayor tamaño (con una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos, en particular los de caudal más elevado) y decidió volver a constituir el Grupo de examen en dicho periodo de sesiones.

Examen de las conclusiones del GESAMP-BWWG que figuran en el documento MEPC 61/2/21 (Secretaría) y de las propuestas que figuran en el documento MEPC 60/2/15 (Alemania)

2.36 Tras examinar las conclusiones del Grupo de examen con respecto a las reuniones presenciales entre el GESAMP-BWWG y las Administraciones/solicitantes, el Comité acordó ampliar el "periodo de prueba" para dichas reuniones, que debería extenderse al menos durante dos reuniones del GESAMP-BWWG, con el objetivo de adquirir experiencia suficiente. En la ampliación de la prueba debería incluirse un lapso interperiodos completo del MEPC a fin de garantizar que todos los solicitantes tengan a su disposición reuniones

presenciales en ese plazo. El Comité hizo hincapié en que durante la prueba debía garantizarse que las reuniones contribuyen al proceso sin causar retrasos excesivos y en que el procedimiento debería aplicarse sólo después de que las Administraciones solicitaran la aprobación definitiva, con el límite de una hora por solicitud.

2.37 Tras tomar nota de la división de opiniones en el seno del Grupo de examen durante las deliberaciones sobre un posible mecanismo de aclaración y la aplicación práctica de la cláusula de solución de controversias de la carta de acuerdo elaborada por las Administraciones proponentes para el caso en que un solicitante no esté de acuerdo con la recomendación del GESAMP-BWWG, el Comité acordó alentar a los Estados Miembros a que presentaran sus opiniones sobre el particular al MEPC 62.

Discrepancias sobre el uso de las expresiones "fecha de aniversario de la entrega del buque" y "fecha de construcción"

2.38 El Comité tomó nota de la conclusión del Grupo de examen con respecto al uso de las expresiones "fecha de aniversario de la entrega del buque" y "fecha de construcción" y de las dos alternativas que habría tras la entrada en vigor del Convenio BWM.

2.39 En su respuesta a las dos alternativas propuestas por el Grupo de examen con respecto a las discrepancias sobre el uso de las expresiones "**fecha de aniversario de la entrega del buque**" y "**fecha de construcción**", el observador de la IACS señaló que la fecha de entrega de un buque puede establecerse con facilidad a partir del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (tanto en el Modelo A como en el B), ya que el umbral a partir del cual los buques están obligados a llevar esa certificación reglamentaria es el mismo que el establecido en el Convenio BWM (es decir, un arqueo bruto de 400)

2.40 Tras tomar nota de lo antedicho y de la considerable experiencia que ya existe en relación con el uso de la expresión "**fecha de aniversario de la entrega del buque**" a través de la implantación de las reglas 20 y 21 del Anexo I del Convenio MARPOL, el Comité acordó utilizar la expresión en ese contexto, con la interpretación presentada por la IACS en el documento MEPC 61/2/16, y encargó a la Secretaría que enmendara la circular BWM.2/Circ.19 como correspondiera.

Medidas adoptadas por el Comité

2.41 Tras examinar las medidas cuya adopción pide el Grupo de examen y las observaciones formuladas por diversas delegaciones, el Comité:

- .1 aprobó el "Marco para determinar cuándo es procedente hacer uso de la aprobación inicial concedida a un sistema de gestión del agua de lastre para otro sistema en el que se utilice la misma sustancia activa o preparado" y encargó a la Secretaría que lo distribuyera mediante la circular BWM.2/Circ.27;
- .2 aprobó las "Orientaciones para las Administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua del lastre de conformidad con las Directrices (D8)" y encargó a la Secretaría que las distribuyera mediante la circular BWM.2/Circ.28;
- .3 instó a las Administraciones que expidieran certificados de homologación a que se ajustaran escrupulosamente a las disposiciones de la resolución MEPC.175(58) y a las Orientaciones para las Administraciones sobre el

- proceso de homologación cuando presentaran dicha información a la Organización;
- .4 encargó al FSI 19 que examinara el documento MEPC 61/INF.19, presentado por Australia, en el contexto de las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto que está elaborando en la actualidad el Subcomité FSI;
 - .5 estuvo de acuerdo con la conclusión del Grupo de examen de que, en el caso de los buques cuya capacidad de agua de lastre sea inferior o igual a 5 000 metros cúbicos, incluidos los construidos en 2011, se dispone de tecnologías suficientes y que su número va en aumento;
 - .6 invitó a los Gobiernos Miembros y observadores a que propusieran soluciones prácticas para las dificultades que se hubieran determinado en relación con algunos tipos especiales de buques, en particular las gabarras de altura sin dotación, los semisumergibles y los buques para grúas de carga pesada, y acordó dedicar el tiempo suficiente para examinar dichas propuestas en periodos de sesiones futuros;
 - .7 instó a los Estados Miembros a que aplicaran lo antes posible las disposiciones de la resolución MEPC.188(60), en la que se alienta a los Gobiernos Miembros a instalar sistemas de gestión del agua del lastre en buques nuevos de conformidad con las fechas de aplicación que figuran en el Convenio BWM;
 - .8 acordó volver a constituir el Grupo de examen en el MEPC 62 e instó a los Gobiernos Miembros a que compartieran información sobre la disponibilidad de dichas tecnologías;
 - .9 amplió el "periodo de prueba" para las reuniones presenciales entre el GESAMP-BWWG y las Administraciones/solicitantes con objeto de incluir un lapso interperiodos completo del MEPC, hasta que se adquiriera la experiencia suficiente, a fin de garantizar que las reuniones contribuyen al proceso y no causan retrasos excesivos;
 - .10 invitó a los Estados Miembros a que examinaran la posibilidad de elaborar de nuevo la cláusula de solución de controversias según las condiciones de la carta de acuerdo en relación con las propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre y a que presentaran sus opiniones al MEPC 62; y
 - .11 acordó sustituir, en el párrafo 3 del anexo de la circular BWM.2/Circ.19, la expresión "fecha de aniversario del buque" por "fecha de aniversario de la entrega del buque"; coincidió con la interpretación de la IACS del ciclo de reconocimientos; y encargó a la Secretaría que enmendara la circular BWM.2/Circ.19 como correspondiera.

3 RECICLAJE DE BUQUES

3.1 El Comité tomó nota de que el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 (el Convenio de Hong Kong) había estado abierto a la firma desde el 1 de septiembre de 2009 al 31 de agosto de 2010. Francia, los Países Bajos, Italia, Turquía y Saint Kitts y Nevis han firmado el Convenio a reserva de ratificación. El Comité alentó a los países a que ratificasen el Convenio.

3.2 El Comité recordó que, desde la adopción del Convenio de Hong Kong, el MEPC 59 había adoptado las "Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos". Posteriormente, el MEPC 60 había acordado que convenía elaborar en paralelo otras tres directrices (para las instalaciones, el plan del reciclaje del buque y la autorización de las instalaciones) habida cuenta de la estrecha relación entre las mismas. El MEPC 60 también constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques.

Planificación de la labor

3.3 El Comité tuvo ante sí para su examen los 13 documentos presentados en el marco del punto del orden del día y acordó planificar su labor del siguiente modo:

- .1 bajo el epígrafe "Elaboración de las directrices" examinaría seis documentos (MEPC 61/3, MEPC 61/3/1, MEPC 61/3/2, MEPC 61/3/3, MEPC 61/3/9 y MEPC 61/INF.8) en los que se abordaba la elaboración de las directrices sobre las instalaciones, las directrices sobre el plan de reciclaje del buque y las directrices sobre la autorización. Dos de esos documentos constituyen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia; en tres de los documentos se presentaban observaciones sobre el informe del Grupo y en los documentos restantes se proponía texto que se usaría como base para la elaboración de las directrices sobre la autorización;
- .2 bajo el epígrafe "Fomento de la cooperación y asistencia técnicas" examinaría tres documentos (MEPC 61/3/5, MEPC 61/3/6 y MEPC 61/3/INF.14) en los que se abordaba la cooperación técnica y la implantación temprana de las prescripciones técnicas del Convenio de Hong Kong con carácter voluntario. En dos de esos documentos se informaba de los resultados de los cursillos impartidos desde el MEPC 60 y en uno de los documentos se facilitaba información sobre un estudio encargado para determinar soluciones tecnológicas transitorias con respecto al reciclaje ambientalmente racional de los buques en los países en desarrollo;
- .3 bajo el epígrafe "Propuestas de enmienda a las Directrices para el inventario" examinaría dos documentos (MEPC 61/3/7 y MEPC 61/3/8), en los que se proponían enmiendas a las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59); y
- .4 bajo el epígrafe "Otras cuestiones" examinaría dos documentos (MEPC 61/3/4 y MEPC 61/INF.25), uno de la Secretaría del Convenio de Basilea relativo a los resultados de la séptima reunión del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea, y el segundo de la Organización Internacional de Normalización (ISO), en el que se facilita información actualizada sobre las normas de la serie ISO 30000 (Reciclaje de buques).

Elaboración de las directrices

3.3 Al examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 61/3), el Comité dio las gracias al Japón por su continua contribución como coordinador del Grupo y a todos los miembros por su excelente labor.

3.4 El Comité, tras examinar el documento presentado por los Estados Unidos, Panamá, el Reino Unido y la IACS (MEPC 61/3/9), en el que se presentan observaciones sobre las orientaciones y el contenido de las directrices actualmente en proceso de elaboración, apoyó las recomendaciones relativas a la manera de proceder al respecto, esto es:

- .1 todas las directrices y sus apéndices deberían facilitar criterios objetivos basados en la actuación u objetivos de alto nivel que añadan claridad a las prescripciones del Convenio, y que por sí mismos no necesiten mayor explicación/interpretación;
- .2 las directrices tampoco deberían facilitar orientaciones sobre actividades que están fuera del ámbito del Convenio ni disponer nuevas prescripciones además de las que se contemplan en el Convenio; y
- .3 las directrices deberían abordar sus respectivos ámbitos y no deberían solaparse; si es inevitable un solape, el texto debería garantizar la coherencia y eliminar contradicciones.

3.6 Varias delegaciones hicieron hincapié también en la necesidad de que las directrices sean concisas y fáciles de usar y de implantar por los usuarios previstos.

3.7 Las Islas Cook, con el apoyo de diversas delegaciones, tras señalar que el proyecto de directrices para las instalaciones de reciclaje de buques incluía secciones sobre la determinación de las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente, solicitó que el Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques tomase en consideración la labor ultimada en el 15º periodo de sesiones del Subcomité DSC, que revisó la resolución de la Asamblea A.864(20) (Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques). El Comité convino en que era necesario evitar la duplicación de las labores que realicen diferentes grupos en la Organización y, por consiguiente, acordó que el Grupo de trabajo examinara la posibilidad de aprovechar texto existente apropiado sobre la determinación de las condiciones de seguridad para la entrada y las condiciones de seguridad para trabajos en caliente.

3.8 El Comité acordó encargar al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que utilizara el informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos (MEPC 61/3) como punto de partida para continuar elaborando las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques" y las "directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque", teniendo en cuenta las deliberaciones del Pleno.

3.9 El Comité encargó también al Grupo de trabajo que comenzase a trabajar en las "directrices para la autorización de instalaciones de reciclaje de buques", tomando como punto de partida el texto propuesto por Alemania, Francia y Turquía (MEPC 61/3/1).

Fomento de la cooperación y asistencia técnicas

3.10 El Comité tomó nota de dos documentos, uno de Tailandia y otro de la Secretaría del Convenio de Basilea (MEPC 61/3/6 y MEPC 61/3/5), en los que se examinan los resultados de sendos cursillos impartidos con posterioridad al MEPC 60 y se recogen recomendaciones sobre cooperación técnica, y solicitó a su Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que examinase los documentos y propusiese un modo de proceder adecuado. El Comité también tomó nota del documento presentado por el Reino Unido (MEPC 61/INF.14) sobre un estudio encargado para determinar soluciones tecnológicas transitorias de bajo coste para el reciclaje ambientalmente racional de los buques en países en desarrollo.

Propuestas de enmienda a las Directrices para el inventario

3.11 El Comité tomó nota asimismo de dos documentos en los que se proponen enmiendas a las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59). Partiendo de las deliberaciones mantenidas en el MEPC 60, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación propuso en el documento MEPC 61/3/7 enmiendas específicas a las Directrices para el inventario a fin de definir con precisión la manera definitiva de someter a prueba los materiales a los que se aplica el Convenio de Hong Kong. En el segundo documento, presentado por la ICS y otras asociaciones del sector (MEPC 61/3/8), se explica la necesidad apremiante de elaborar valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que han de enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos. Esto es de especial importancia para los procedimientos de toma de muestras, el plan de reciclaje del buque y los procedimientos para la implantación y control dispuestos en el Convenio.

3.12 La delegación del Japón cuestionó la necesidad de enmendar las Directrices para el inventario, tal como se propone en el documento MEPC 61/3/8, y señaló que el apéndice 1 de las Directrices ya incorpora valores umbral para algunos de los materiales potencialmente peligrosos enumerados. La delegación propuso que, a menos que se pueda demostrar la existencia de un problema, no debería emplearse tiempo en enmendar las Directrices. No obstante, la delegación de China indicó que era necesario examinar los materiales restantes, tales como el asbesto, que figuran en el apéndice 1 de las Directrices para el inventario, con respecto a los cuales no se han determinado valores umbral.

3.13 El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo que examinase las propuestas de enmienda de las Directrices para el inventario, si el tiempo lo permitía, y, de no ser posible, que asesorara sobre la forma de examinar la cuestión en el marco de un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos.

Otros asuntos

3.14 Bajo este epígrafe el Comité examinó un documento de la Secretaría del Convenio de Basilea (MEPC 61/3/4) relativo a los resultados de la séptima reunión del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea sobre el desmantelamiento de buques, y un documento informativo (MEPC 61/INF.25) de la Organización Internacional de Normalización (ISO), en el que se señala a la atención del Comité la situación actual de las normas ISO 30000 (Reciclaje de buques) y el hecho de que nueve instalaciones de reciclaje han sido certificadas hasta el momento por auditores independientes.

3.15 En el documento MEPC 61/3/4, la Secretaría del Convenio de Basilea recordó al Comité que la Conferencia de las Partes (CP) en el Convenio de Basilea había decidido evaluar si el Convenio de Hong Kong, tal como se había adoptado, establecía un nivel de

control y observancia equivalente al establecido en el marco del Convenio de Basilea. Tras la reunión de la CP 9, en 2008, se pidió a la séptima reunión del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea (OEWG 7) que elaborase criterios para la comparación y que realizase en su reunión de mayo de 2010 una evaluación preliminar sobre el nivel de equivalencia, y que informase a la CP 10. Tras largos y complejos debates, el OEWG 7 elaboró un conjunto de criterios. Seguidamente, el OEWG pudo compilar en los dos Convenios una lista de artículos, reglas y decisiones que podrían ser pertinentes y que abordan los criterios determinados. No fue posible llevar a cabo en el tiempo disponible una evaluación preliminar. Por tanto, se instó a los Miembros y a otras partes especialmente interesadas en el reciclaje de buques a que presentasen documentos a la Secretaría del Convenio de Basilea, a más tardar el 15 de abril de 2011, que completasen la lista de mecanismos y facilitaran sus evaluaciones preliminares acerca de si el Convenio de Hong Kong establece un nivel de control y observancia equivalente al establecido en el marco del Convenio de Basilea, para su futuro examen por la Conferencia de las Partes en la CP 10 (noviembre de 2011).

Constitución del Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques

3.16 El Comité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques, presidido por la Sra. Claude Wohrer (Francia), con el siguiente mandato:

"Tomando como base el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques (MEPC 61/3), así como las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno y las decisiones adoptadas por éste, se pide al Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques que lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 continuar elaborando las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", teniendo en cuenta las observaciones y propuestas presentadas en los documentos MEPC 61/3/2, MEPC 61/3/3 y MEPC 61/3/9;
- .2 continuar elaborando las "directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque", teniendo en cuenta el documento MEPC 61/3/9;
- .3 comenzar a elaborar las "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques", utilizando como base el texto que figura en el documento MEPC 61/3/1;
- .4 examinar las propuestas sobre cooperación técnica que figuran en los documentos MEPC 61/3/6 y MEPC 61/3/5 y proponer un modo de proceder adecuado;
- .5 si se dispone de tiempo, examinar las propuestas que figuran en los documentos MEPC 61/3/7 y MEPC 61/3/8 de enmendar las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos, adoptadas mediante la resolución MEPC.179(59), y proponer un modo de proceder apropiado, o asesorar sobre la forma de examinar la cuestión en el marco del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques;
- .6 elaborar un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques; y

- .7 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 30 de septiembre de 2010."

Informe del Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques

3.17 El Comité examinó y aprobó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 61/WP.9) en general y, en particular (los números de los párrafos son los del documento MEPC 61/WP.9):

- .1 tomó nota de los avances del Grupo en relación con la elaboración del proyecto de directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (párrafos 5 a 13);
- .2 tomó nota de los avances del Grupo en relación con la elaboración del proyecto de directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque (párrafos 14 a 16);
- .3 tomó nota de los avances del I Grupo en relación con la elaboración del proyecto de directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques (párrafo 17);
- .4 pidió al Comité de Cooperación Técnica que, en su 61º periodo de sesiones, incluyese como prioridad temática para el próximo bienio (2012-2013) la implantación del Convenio de Hong Kong, e invitó a los Estados Miembros a que considerasen la posibilidad de efectuar donaciones para la ejecución de actividades durante 2011 (párrafos 18 a 20);
- .5 tomó nota de los resultados del examen por el Grupo de las propuestas para enmendar las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos (párrafos 22 a 25); y
- .6 acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las directrices para el reciclaje de buques, coordinado por el Japón*, y aprobó el siguiente mandato para el Grupo:

"A partir de los resultados del MEPC 61, el informe del Grupo de trabajo (MEPC 61/WP.9) y el documento MEPC 61/INF.8, se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices para el reciclaje de buques que tenga a bien:

- .1 continuar elaborando el proyecto de texto de las "directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques", basándose en el texto que figura en el anexo 1 del documento

* **Coordinador:**

Sr. Shinichiro OTSUBO
Director of International Regulations
Safety Standards Division
Maritime Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Teléfono: +81-3-5253-8636
Facsímil: +81-3-5253-1644
Correo electrónico: otsubo-s24r@mlit.go.jp

- MEPC 61/WP.9, para la adopción de las directrices en el MEPC 62;
- .2 continuar elaborando el proyecto de texto de las "directrices para la elaboración del plan de reciclaje del buque", basándose en la estructura que figura en el anexo 2 del documento MEPC 61/WP.9, para la adopción de las directrices en el MEPC 62;
- .3 continuar elaborando el proyecto de texto de las "directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques", utilizando como base el texto que figura en el documento MEPC 61/3/1 y teniendo en cuenta las observaciones del Grupo de trabajo recogidas en el anexo 3 del documento MEPC 61/WP.9, para la adopción de las directrices en el MEPC 62; y
- .4 informar de los resultados de sus deliberaciones al MEPC 62."

3.18 El Comité agradeció a la Presidenta y a los miembros del Grupo de trabajo la ardua labor realizada.

4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

4.1 El Comité recordó que el MEPC 58 había adoptado por unanimidad el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x 2008 (mediante las resoluciones MEPC.176(58) y MEPC.177(58), respectivamente) y que ambos instrumentos revisados entraron en vigor el 1 de julio de 2010.

4.2 El Comité recordó también que se había encargado al Subcomité BLG que actualizara y elaborara directrices y examinara la necesidad de disponer de orientaciones adicionales sobre varias cuestiones relacionadas con la implantación del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x 2008.

RESULTADOS DEL BLG 14

Directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de SCR

4.3 El Comité tomó nota de que el BLG 14 no había podido ultimar las directrices para los motores equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) debido a que una serie de cuestiones importantes aún estaban pendientes de resolución, en particular, el modo en que se podría aplicar el concepto de familia de motores a los motores equipados con sistemas postratamiento de SCR y si la certificación, por separado, de los motores y los sistemas de SCR (plan B) exigiría modificar el Código Técnico sobre los NO_x 2008.

4.4 El Comité también tomó nota de que el BLG 14 había acordado proseguir el examen de las directrices con objeto de ultimarlas en el BLG 15. El BLG 14 alentó a las delegaciones interesadas (que opinaban que era necesario introducir enmiendas al Código Técnico sobre los NO_x 2008 para permitir la implantación del plan B) a que presentaran propuestas de posibles enmiendas al Código Técnico 2008 en el presente periodo de sesiones del Comité (párrafos 12.25 a 12.29.1 del documento BLG 14/17).

4.5 El Comité examinó el documento MEPC 61/7/4 (Alemania, Dinamarca y Japón), en el que se propone que se enmiende el Código Técnico 2008 por lo que respecta al ensayo de los motores diésel marinos en los que vaya a instalarse un dispositivo reductor de NO_x ya que cabe la posibilidad de que los sistemas combinados motor/SCR no puedan someterse a ensayo en un banco de pruebas. Para que haya más flexibilidad en el proceso de ensayo/certificación (plan B) los coautores del documento proponían enmendar el párrafo 2.2.5.1 del Código Técnico sobre los NO_x 2008.

4.6 El Comité examinó también el documento MEPC 61/7/8 (Japón), en el que se facilitaban los antecedentes técnicos de las propuestas de enmienda al Código Técnico 2008 que figuran en el documento MEPC 61/7/4. El Japón reiteró la necesidad de enmendar el Código Técnico 2008 para introducir un procedimiento de certificación del ensayo mediante el plan B, a fin de evitar dificultades para la certificación de motores de gran tamaño y sistemas de SCR asociados, y garantizar la implantación sin problemas del límite de NO_x del nivel III.

4.7 Varias delegaciones respaldaron las propuestas de enmienda mientras que otras opinaron que era prematuro examinar la cuestión antes de ultimar las directrices para la certificación de motores diésel marinos equipados con sistemas de SCR, que se espera ultimar en el BLG 15 (febrero de 2011).

4.8 El Comité acordó remitir al Subcomité BLG las propuestas de enmienda al Código Técnico sobre los NO_x 2008, en el marco del punto 11 de su orden del día, titulado "Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x", y le asignó 2011 como fecha de ultimación prevista.

Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques

4.9 El Comité recordó que el MEPC 59 había adoptado las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, 2009 mediante la resolución MEPC.183(59), en las que se había revisado la fórmula de cálculo del contenido medio de azufre para que se basara en la masa de combustible, y no en el número de muestras, como en las directrices anteriores (resolución MEPC.82(43)).

4.10 El Comité tomó nota de que el BLG 14 se había mostrado de acuerdo con el proyecto de texto de enmiendas a las Directrices de 2009 con objeto de ampliar el programa de vigilancia a todos los tipos de combustible de petróleo que abarca el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL y había acordado remitir el proyecto de enmiendas al Comité, para su adopción en el presente periodo de sesiones, tras observar que el MEPC 61 debía examinar el proyecto de directrices teniendo en cuenta la norma ISO:8217 actualizada (Specification of marine fuels) a fin de garantizar la coherencia (párrafo 12.29 del documento BLG 14/17).

4.11 El Comité también tomó nota de que el BLG 14 había pedido a la Secretaría que investigara las posibles repercusiones para su labor derivadas de la ampliación del programa de vigilancia del azufre, incluidos los costos adicionales, y que informara de ello al Comité en el presente periodo de sesiones.

4.12 El Comité examinó el documento MEPC 61/4 (Secretaría) en el que figuraban los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para el uso a bordo de los buques durante 2009.

4.13 El Comité observó que, aunque las Directrices revisadas entraban en vigor en 2010, los proveedores de datos habían tenido la amabilidad de facilitar los datos relativos al azufre correspondientes a 2009 a partir del número de muestras y de la masa de combustible y, por consiguiente, la vigilancia del azufre correspondiente a 2009 se calculó y presentó con arreglo a ambas metodologías. El Comité observó, en particular, que:

- .1 el contenido medio de azufre del fueloil residual analizado a partir del número de muestras es un 0,02 % inferior al nivel que tenía en 2008, o sea, ha pasado del 2,37 % al 2,35 %; y
- .2 el contenido medio de azufre basado en la cantidad real es del 2,60 %.

4.14 El Comité examinó el documento MEPC 61/4/2 (Secretaría), en el que se resumen las observaciones y propuestas de tres proveedores de datos del programa de vigilancia del contenido de azufre sobre el proyecto de directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques, incluidas las investigaciones sobre la ampliación del alcance del programa de vigilancia junto con los costos adicionales.

4.15 El Comité adoptó las Directrices revisadas recogidas en el anexo del documento MEPC 61/4/2 mediante la resolución MEPC.192(61), que figura en el anexo 1.

4.16 El Comité tomó nota de que el costo anual adicional de la ampliación del alcance del programa de vigilancia de modo que incluya el fueloil destilado será de 6 000 dólares de los Estados Unidos, lo que significa que el costo anual del programa de vigilancia del contenido de azufre a partir de 2011 se situará entre 18 500 y 20 000 dólares de los Estados Unidos.

Ampliación del plazo de ultimación previsto

4.17 El Comité se mostró de acuerdo con la propuesta de ampliación del plazo de ultimación hasta 2012 para el punto del programa de trabajo del Subcomité BLG sobre el examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x 2008 (párrafo 2.18 del documento MEPC 61/11).

Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape

4.18 El Comité recordó que el MEPC 60 había acordado que se remitieran al MEPC 61, para su examen, el documento MEPC 60/4/25 (Noruega), en el que figuraban propuestas para garantizar una aplicación sólida y uniforme de la regla 4 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, y el documento MEPC 60/4/19 (IMarEST), en el que se proponían enmiendas a las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009. En el presente periodo de sesiones se presentaron los documentos MEPC 61/4/3 (Estados Unidos) y MEPC 61/4/6 (Francia) en relación con los documentos anteriores.

4.19 El Comité acordó que los citados documentos se remitieran al Subcomité BLG, al que encargó que examinara las enmiendas a las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009, teniendo en cuenta las propuestas formuladas en los documentos MEPC 60/4/19, MEPC 60/4/25, MEPC 61/4/3 y MEPC 61/4/6, en el marco del punto 11 de su orden del día, titulado "Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x", y le asignó 2011 como fecha de ultimación prevista (BLG 15).

Especificación de los combustibles para usos marinos

4.20 El Comité recordó que el MEPC 57 había acordado pedir a la ISO que elaborara recomendaciones, para que las examinara el Comité, en relación con una especificación del fueloil que contuviera recomendaciones sobre parámetros específicos relativos a la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación, así como valores específicos para cada parámetro.

4.21 El Comité examinó el documento MEPC 61/4/1 (ISO), en el que figura la especificación revisada de los combustibles para usos marinos (norma ISO 8217:2010), teniendo en cuenta las cuestiones planteadas por el Comité en relación con las características y los parámetros de los combustibles relativos a la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación. El Comité acogió favorablemente la labor realizada por la ISO y manifestó su agradecimiento por este considerable esfuerzo, que suponía un paso importante para garantizar que los combustibles para usos marinos cumplen en el futuro las prescripciones pertinentes relativas a la calidad del aire, la seguridad del buque, el rendimiento del motor y la salud de la tripulación.

4.22 El Comité examinó el documento MEPC 61/4/7 (Noruega e INTERTANKO), en el que se argumenta que una norma de la ISO sobre combustibles para usos marinos es una norma comercial que se emplea como especificación de referencia para los contratos de compra de combustible para usos marinos y, por consiguiente, no existen actualmente mecanismos de control de la calidad de los combustibles para usos marinos suministrados a los buques. En opinión de los coautores del documento, la calidad de los fueloils para usos marinos es de vital importancia para la seguridad del buque, la salud de la tripulación y la protección del medio ambiente, por lo que el Comité debería abordar la necesidad de mejorar el control de los combustibles para usos marinos antes de que estos se suministren a los buques.

4.23 El Comité examinó el documento MEPC 61/4/9 (OCIMF), en el que se formulan observaciones sobre la inclusión de límites máximos para el sulfuro de hidrógeno (H₂S) en la especificación revisada de los combustibles para usos marinos (ISO 8217:2010). El OCIMF recomendaba que el nivel de sulfuro de hidrógeno en los combustibles para usos marinos suministrados a los buques se mantenga lo más bajo posible y se mida en la fase de vapor en condiciones normales de funcionamiento por lo que respecta a la presión y la temperatura.

4.24 Tras un intercambio de opiniones sobre la especificación de los combustibles para usos marinos publicada recientemente por la ISO, el Comité observó lo siguiente:

- .1 la calidad del fueloil es un asunto que deben concertar principalmente el vendedor y el comprador, mientras que las reglas deberían centrarse en las emisiones perjudiciales, y en los aspectos de salud y seguridad;
- .2 la especificación del fueloil es solo uno de los elementos de una serie de medidas para garantizar el rendimiento de los motores diésel marinos en general y prevenir emisiones perjudiciales;
- .3 no existen parámetros correspondientes a las características de combustión;

- .4 la calidad y las características de ignición del combustible son cuestiones de seguridad; y
- .5 es problemático medir el H₂S en la fase de vapor.

4.25 El Comité acordó que sería necesario seguir profundizando en el examen de la cuestión. Por consiguiente, acordó también que el Subcomité BLG examinara más a fondo los documentos antedichos y las observaciones formuladas en el periodo de sesiones actual.

4.26 El Comité encargó al Subcomité BLG que examinara la especificación revisada de los combustibles para usos marinos (ISO 8217:2010), teniendo en cuenta las propuestas formuladas en los documentos MEPC 61/4/7 y MEPC 61/4/9 (así como las observaciones formuladas en el periodo de sesiones actual), al tratar el punto 11 de su orden del día, titulado "Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x", y le asignó 2011 como fecha de ultimación prevista (BLG 15).

Examen de la disponibilidad de combustible

4.27 El Comité recordó que en el MEPC 59 había examinado los documentos MEPC 59/4/6 (ICS, OCIMF, BIMCO e INTERCARGO) y MEPC 59/4/42 (IPIECA), en los que se propone que se constituya un grupo de trabajo por correspondencia para elaborar un estrategia que permita estudiar la evolución de la oferta y la demanda de combustibles líquidos que cumplan lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL. Habida cuenta de que las opiniones estaban divididas por igual, el MEPC 59 había decidido no constituir un grupo de trabajo por correspondencia en ese momento, y aplazar el examen de los documentos MEPC 59/4/6 y MEPC 59/4/42 a un futuro periodo de sesiones.

4.28 El Comité examinó el documento MEPC 61/4/5 (ICS, BIMCO, OCIMF e INTERCARGO), en el que se propone que se vuelva a examinar la propuesta formulada por el sector durante el MEPC 59 respecto de la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia, que se encargaría de investigar los mecanismos adecuados para estudiar la evolución de la oferta y la demanda de combustibles líquidos que cumplan lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, en el marco de un examen oficial que debería ultimarse en 2018, a más tardar, de conformidad con lo dispuesto en la regla 14.8. Los coautores propusieron un proyecto de mandato para el grupo de trabajo por correspondencia que figura en el anexo del citado documento.

4.29 El Comité examinó también el documento MEPC 61/4/8 (IPIECA), en apoyo de la propuesta recogida en el documento MEPC 61/4/5 (ICS, BIMCO, OCIMF e INTERCARGO) de constituir un grupo de trabajo por correspondencia. La IPIECA propuso un mandato adicional para el Grupo de trabajo por correspondencia que se sumaría al mandato propuesto en el anexo del documento MEPC 61/4/5.

4.30 Varias delegaciones apoyaron la propuesta de constituir un grupo de trabajo por correspondencia que elabore la metodología que se utilizará para el examen de la disponibilidad de combustible, que es un elemento fundamental para la implantación plena y eficaz del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, y señalaron que era necesario disponer de un mecanismo de estudios de disponibilidad para la vigilancia mundial. Igual número de delegaciones expresaron la opinión de que era prematuro iniciar el examen en la etapa actual, que ese asunto no debería tener prioridad sobre otras cuestiones más urgentes (habida cuenta del número limitado de grupos de trabajo por correspondencia) y

que el momento apropiado para empezar a examinar una metodología que permita ultimar el examen a más tardar en 2018 sería el año 2015 o 2016.

4.31 El Comité, tras reconocer la necesidad de preparar el examen prescrito indicado en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL y consciente de las prescripciones de las reglas 14.8 y 14.9 con respecto a los plazos y el procedimiento, acordó constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad de fueloil en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, con la coordinación de los Estados Unidos*, y aprobó el siguiente mandato para el Grupo:

- "1 Se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia que examine la forma de establecer una metodología que permita determinar la disponibilidad de fueloil a fin de cumplir la norma del fueloil que figura en el párrafo 1.3 de la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Deberían abordarse los siguientes puntos:
- .1 examinar la forma de utilizar los modelos de oferta y demanda elaborados por el Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales constituido para la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC 57/4), teniendo en cuenta las últimas enmiendas al Anexo VI, y toda nueva ECA que se proponga o adopte.
 - .2 examinar la forma de hacer un seguimiento de la evolución de la oferta y la demanda de combustible en comparación con las previsiones originales del Grupo de expertos de la OMI y de las instalaciones o recursos que puedan ser necesarios. Deberían examinarse también los medios para mejorar la exactitud de las previsiones a largo plazo.
 - .3 examinar la forma de pronosticar las variaciones en la disponibilidad del fueloil para usos marinos especificado en el párrafo 1.3 de la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL teniendo en cuenta:
 - .1 la designación de nuevas ECA;
 - .2 las fluctuaciones mundiales de la oferta y la demanda de combustible líquido como resultado de la actividad económica o de otro tipo, como una mayor eficiencia de la flota;
 - .3 las repercusiones de utilizar combustibles alternativos, como el GNL y los biocombustibles; y
 - .4 las repercusiones de utilizar métodos de cumplimiento alternativos (tecnología de reducción).

*

Coordinador:

Sr. Michael J. Samulski
United States Environmental Protection Agency
Teléfono: +734 214 4532
Correo electrónico: samulski.michael@epa.gov

- .4 examinar la experiencia acumulada con la introducción de las diferentes medidas para la reducción del contenido de azufre del fueloil prescritas en el Anexo VI del Convenio MARPOL.
 - .5 confeccionar un calendario adecuado para llevar a cabo el examen prescrito en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL.
 - .6 para poder llevar a cabo su labor, el Grupo de trabajo por correspondencia tendrá que examinar en particular las repercusiones de las reglas de competencia establecidas mundialmente en relación con el intercambio de información comercial y la forma de garantizar que dichas reglas se cumplen en todo momento.
 - .7 indicar cualesquiera otros recursos que se consideren necesarios para aplicar la metodología propuesta.
- 2 El Grupo de trabajo por correspondencia debería presentar un informe al Comité en su próximo periodo de sesiones."

4.32 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 61/INF.10 (ICS), en el que se presenta un estudio sobre las posibles repercusiones de las reglas del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL que exigen una reducción del contenido máximo de azufre de los combustibles utilizados en las ECA al 0,10 % a partir del 1 de enero de 2015.

Propuesta para designar una zona de control de las emisiones en los territorios de los Estados Unidos en el Caribe

4.33 El Comité recordó que el MEPC 60 había adoptado, mediante la resolución MEPC.190(60), enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL para designar la zona de control de las emisiones de Norteamérica, cuya entrada en vigor está prevista para agosto de 2011.

4.34 Tras examinar los documentos MEPC 61/7/3 y MEPC 61/INF.9 (Estados Unidos), que contienen una propuesta para designar determinadas aguas adyacentes a las costas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos zona de control de las emisiones de NO_x, SO_x y materia particulada, el Comité aprobó las propuestas de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre el particular, que se recogen en el anexo 2, y pidió a la Secretaría que distribuyera las propuestas de enmienda con objeto de adoptarlas en el MEPC 62.

Examen de ciertas calderas de propulsión proyectadas para funcionar con fueloil pesado

4.35 El Comité examinó el documento MEPC 61/7/6 (Estados Unidos), en el que se señala que el cumplimiento de los límites de azufre del combustible en las ECA puede tener consecuencias imprevistas en materia de seguridad en el caso de los vapores más antiguos (buques propulsados por calderas de vapor construidas antes de 1985) y se propone una enmienda a la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL con objeto de eximir a dichos buques del cumplimiento de las prescripciones relativas a los óxidos de azufre recogidas en la regla.

4.36 Tras los pertinentes debates, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL propuesto por los Estados Unidos en el documento MEPC 61/7/6, en su forma enmendada, que se recoge a continuación, con objeto de distribuirlo para su adopción en el MEPC 62:

"Se añade el siguiente nuevo párrafo 8 a la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y los párrafos 8 a 10 actuales de la regla pasan a ser, por tanto, los párrafos 9 a 11:

"8 Con anterioridad al 1 de enero de 2020, el contenido de azufre del fueloil al que se hace referencia en el párrafo 4 de la presente regla no se aplicará a los buques que operen en la zona de Norteamérica [o la zona del mar Caribe de los Estados Unidos] definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo, construidos el [*fecha de la entrada en vigor de la enmienda*] o anteriormente, y que utilicen calderas de propulsión que estuvieran proyectadas originalmente para funcionar de manera continuada con combustible destilado para usos marinos o gas natural."

Sustancias que agotan la capa de ozono y coordinación con el PNUMA

4.37 El Comité recordó que el MEPC 60 había pedido a la Secretaría que siguiera en contacto con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), y con su Secretaría del Convenio de Montreal (la Secretaría del Ozono) con objeto de determinar los procedimientos correctos para la compra de HCFC en puertos extranjeros (europeos) (párrafo 4.7 del documento MEPC 60/22).

4.38 El Comité tomó nota del documento MEPC 61/4/4 (Secretaría), en el que se exponen los resultados de los contactos con la Secretaría del Ozono y el PNUMA, y presenta la información facilitada por la Comisión Europea.

4.39 El Comité acordó pedir a la Secretaría que siguiera en contacto con la Secretaría del Ozono y, si lo estima oportuno, preparara un proyecto de circular MEPC para su examen en el próximo periodo de sesiones, a fin de facilitar las deliberaciones del Comité sobre la cuestión.

Examen de la interpretación unificada de la IACS sobre los planes de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV)

4.40 El Comité examinó el documento MEPC 61/7/11 (IACS), en el que se recoge la interpretación unificada MPC 97 y se propone que el Comité la adopte como una interpretación unificada de la OMI sobre los planes de gestión de los COV en la que se especifica que la prescripción de disponer de un plan de gestión de los COV se aplica solamente a los buques tanque que transportan petróleo crudo.

4.41 El Comité aceptó la propuesta de la IACS, aprobó la propuesta de interpretación unificada sobre los planes de gestión de los COV y encargó a la Secretaría que la publicara como circular MEPC.1/Circ.735.

Iniciativa mundial de los puertos con respecto al clima (WPCI) lanzada por la IAPH

4.42 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 61/INF.12 (IAPH) sobre los objetivos y avances de la Iniciativa mundial de los puertos con respecto al clima (WPCI), lanzada por la Asociación Internacional de Puertos (IAPH).

Implantación del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL

4.43 Por lo que respecta a la implantación nacional del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, Dinamarca anunció que se había finalizado una orden gubernamental para la implantación del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL en Dinamarca y que las reglas habían entrado en vigor el 28 de septiembre.

5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

5.1 El Comité observó que se habían realizado considerables progresos en el último periodo de sesiones con respecto a los tres pilares de la labor de la Organización sobre los gases de efecto invernadero (GEI), a saber, las medidas de reducción técnicas, operacionales y de mercado. El MEPC 60, tras tomar nota de que era necesario seguir trabajando sobre el texto normativo para dar carácter obligatorio al EEDI y el SEEMP mediante la adición de una nueva parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL, así como en el propio EEDI por lo que respecta a los valores límite y las tasas de reducción, había acordado celebrar una reunión en el lapso interperiodos dedicada a avanzar en esas cuestiones. Por lo que respecta a los mecanismos de mercado, el Comité tenía ante sí 10 propuestas distintas y acordó constituir un grupo de expertos para que se encargara de realizar un estudio de viabilidad y una evaluación de las repercusiones de las distintas propuestas de acuerdo con el plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado.

Orden de los debates

5.2 Atendiendo a una propuesta del Presidente, el Comité acordó el siguiente orden de los debates para el presente punto del orden del día:

- declaraciones generales;
- necesidad de creación de capacidad en relación con el EEDI y el SEEMP obligatorios;
- reducciones de la velocidad;
- cuestiones relacionadas con el EEDI y el SEEMP incluidas las instrucciones para el Grupo de trabajo;
- cuestiones relativas a la CMNUCC;
- cuestiones relacionadas con las medidas de mercado, incluido el informe del Grupo de expertos;
- objetivo de reducción;
- carbono negro; y
- otras cuestiones relacionadas con los GEI.

Declaraciones generales

5.3 Las delegaciones de China, la India, el Brasil, Venezuela (República Bolivariana de), Arabia Saudita, Malasia, Qatar, Argentina, Irán (República Islámica del), Sudáfrica, el Ecuador, Colombia, Bolivia y Bangladesh (enumeradas por orden de intervención) hicieron declaraciones sobre cuestiones políticas o de principio en relación con los GEI. Las declaraciones se recogen en el anexo 3, junto con una declaración de la República de Etiopía.

Documentos informativos y documentos de trabajo

5.4 El Comité acordó que de todos los documentos informativos solo debería presentarse en el Pleno el documento MEPC 61/INF.2. Asimismo acordó que el Grupo de trabajo, cuando se constituyera, debería tener en cuenta el documento de trabajo MEPC 61/WP.7, que incluía una evaluación del potencial de reducción de los valores límite propuestos y de las tasas de reducción del EEDI.

5.5 El Comité tomó nota de los siguientes documentos informativos y documentos de trabajo:

- .1 MEPC 61/INF.18, presentado por IMarEST, sobre el costo marginal de reducción y la rentabilidad de las medidas de eficiencia energética (que el Grupo de trabajo tendrá en cuenta);
- .2 MEPC 61/INF.22, presentado por la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio, sobre la reducción de la velocidad para reducir las emisiones y la posibilidad de que el actual excedente de capacidad de transporte marítimo pueda convertirse en una oportunidad para reducir las emisiones de GEI; y
- .3 MEPC 61/INF.24, presentado por los Estados Unidos, que incluye información adicional sobre la propuesta de los Estados Unidos para reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

La necesidad de creación de capacidad en relación con el EEDI y el SEEMP obligatorios

5.6 El Comité recordó el acuerdo de implantar el procedimiento sobre la evaluación de la necesidad de creación de capacidad, de conformidad con la resolución A.998(25) de la Asamblea, y que la evaluación debería ser paralela a las actividades futuras sobre medidas técnicas y operacionales, tal como se indica en el procedimiento, a fin de no retrasar los progresos.

5.7 El Comité examinó el documento MEPC 61/5, presentado por el Vicepresidente, en el que se facilitan los resultados de su evaluación preliminar de las posibles repercusiones en cuanto a la creación de capacidad de la aplicación de los proyectos de reglas para la eficiencia energética de los buques como medidas obligatorias. El Vicepresidente, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, había llevado a cabo una evaluación preliminar de la aplicación del proyecto de reglas sobre el EEDI y el SEEMP como medidas obligatorias en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, de conformidad con la lista de comprobaciones para la determinación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad. Los resultados de la evaluación preliminar de:

- .1 las posibles repercusiones en cuanto a la creación de capacidad en la actualidad o en el futuro o la posible necesidad de asistencia técnica, indican que si se adoptan las prescripciones propuestas sobre medidas de eficiencia energética para los buques como enmiendas del Anexo VI del Convenio MARPOL, las Partes en el Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL tendrán que actualizar su legislación nacional y proporcionar la formación necesaria a los funcionarios pertinentes de sus Administraciones marítimas para asegurarse de que los buques que enarbolan su pabellón y los buques extranjeros que estén en un puerto o en una terminal mar adentro nacionales se ajustan a las nuevas

prescripciones. Algunos países en desarrollo quizá necesiten asistencia técnica, como sería el caso de cualquier otra serie nueva de reglas o enmiendas adoptadas por la OMI;

- .2 las posibles repercusiones, indican que será necesario actualizar la correspondiente legislación marítima nacional y puede que sea necesario formar, a nivel regional o subregional, a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y del Estado de abanderamiento; y
- .3 las recomendaciones sobre el modo de proceder en el futuro, recomiendan que el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la Organización para el bienio 2012-2013 asigne fondos a las actividades de formación antedichas y que tales actividades se implanten antes de la entrada en vigor de las enmiendas.

5.8 El Comité procedió a un intercambio de opiniones sobre la cuestión y observó lo siguiente:

- .1 el Comité de Cooperación Técnica se reunirá en junio de 2011 (TC 61) y cualquier propuesta para su inclusión en el PICT para el bienio 2012-2013 tendrá que hacerse en ese periodo de sesiones;
- .2 la necesidad de una transferencia de tecnología es una cuestión importante que será necesario abordar en el foro adecuado, pero no está en el ámbito del PICT;
- .3 de acuerdo con el procedimiento de evaluación, el Comité debería, de ser necesario, decidir convocar el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG) para que examine la evaluación preliminar y cualesquiera otros documentos que se presenten; y
- .4 para evaluar con precisión las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad será necesario ultimar todos los aspectos de los regímenes de EEDI y SEEMP obligatorios, incluidas las directrices conexas, ya que podrían afectar a la carga adicional para las Administraciones marítimas y, por consiguiente, la evaluación debe mantenerse viva.

5.9 La delegación de Cuba hizo una declaración sobre los recursos financieros y técnicos. Tal como se pidió, la declaración se recoge en el anexo 4.

5.10 El Comité tomó nota de una intervención del Presidente del Comité de Cooperación Técnica, Sr. Olimbo de Italia, en la que aseguró al Comité que trabajará en estrecha colaboración con la Secretaría y hará todo lo posible para que el Comité de Cooperación Técnica pueda aprobar, en el PICT para el bienio 2012-2013, la asignación de recursos financieros adecuados para las actividades de formación, dada la necesidad de que se implanten antes de que entren en vigor las propuestas de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL.

5.11 El Comité acordó que si se va a dar carácter obligatorio al EEDI y al SEEMP, según se propone, en el PICT de la Organización para el bienio 2012-2013 se debería asignar financiación para las actividades de formación y de creación de capacidad mencionadas en el párrafo 14 del documento MEPC 61/5 y que esas actividades deberían implantarse antes de la

entrada en vigor de las enmiendas. Si se dispone de fondos adicionales destinados específicamente a apoyar los esfuerzos de la Organización por reducir o limitar las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, debería concederse una importancia especial a complementar las actividades de creación de capacidad ya identificadas en el ámbito del PICT.

Reducciones de la velocidad

5.12 El Comité tomó nota de que en el segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009) se incluía la reducción de la velocidad como un factor importante en todas las posibilidades de reducción de emisiones. En el Estudio se llegaba a la conclusión de que, aunque se plantearan algunos retos técnicos a la hora de reducir la velocidad operacional de los buques existentes, tales como la reducción de la combustión completa y el aumento de los depósitos de los motores, una reducción de la velocidad del 10 % equivale a un promedio del 20 % de ahorro de energía por tonelada-milla.

5.13 El Comité también tomó nota de que se reconoce comúnmente que la reducción de la velocidad es el medio más inmediato para reducir el consumo de combustible y las emisiones de los buques y que algunas secciones del sector del transporte marítimo ya empleaban la navegación a menos velocidad para reducir los costes de combustible.

5.14 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/10, presentado por la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC) y titulado "Reducción de la velocidad: clave para lograr una reducción rápida y eficaz de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques". El observador de la CSC alegó que la reducción de la velocidad debería constituir una opción normativa en sí misma y no solamente una posible consecuencia de los instrumentos de mercado o del EEDI. Dadas las claras pruebas de que las velocidades inferiores pueden suponer reducciones sustanciales y rápidas de las emisiones, el Comité debería examinar, como asunto prioritario, la cuestión de la reducción de la velocidad de los buques y los posibles enfoques normativos.

5.15 El Comité procedió a un intercambio de opiniones sobre el modo de promover las reducciones de la velocidad y si esto debería lograrse como resultado de las medidas técnicas, operacionales y de mercado que se están examinando o mediante la imposición de límites de velocidad específicos como vía normativa adicional. Durante el debate se observó que la reducción de la velocidad era el factor más inmediato que, por sí mismo, permitiría aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones. Si se imponían límites de velocidad específicos sería necesario determinar límites distintos para distintos tipos de buques y segmentos. Deberían estudiarse los aspectos jurídicos y de aplicación, así como los aspectos prácticos, de tales medidas.

5.16 El Comité acordó que las consideraciones relativas a la velocidad se tratarían de manera indirecta a través del EEDI, el SEEMP y mediante un posible mecanismo de mercado y, por consiguiente, decidió que no era necesario seguir estudiando las reducciones de la velocidad como vía normativa separada.

Cuestiones relacionadas con el EEDI y el SEEMP y las instrucciones para el Grupo de trabajo

5.17 El Comité tomó nota de que, en su último periodo de sesiones, había acordado por mayoría que el Anexo VI del Convenio MARPOL constituía el vehículo apropiado para promulgar prescripciones sobre eficiencia energética relativas a los buques y que las medias propuestas eran proporcionales, oportunas y servirían para que la Organización mantuviese

su liderazgo como órgano apropiado para reglamentar todos los aspectos del transporte marítimo internacional, incluido el control de las emisiones (MEPC 60/22, párrafo 4.34).

5.18 El Comité observó que, en su último periodo de sesiones, tras examinar el proyecto de texto de las prescripciones obligatorias del EEDI y el SEEMP, quedaron aún cuestiones por resolver relativas al tamaño del buque, los plazos y las tasas de reducción en relación con las prescripciones sobre el EEDI, y se había acordado por mayoría que sería necesario seguir trabajando al respecto y que la labor debería avanzar ágilmente. El MEPC 60 había acordado también celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo y aprobó un mandato para dicha reunión.

5.19 El Comité tomó nota también de que la primera reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques se había celebrado del 28 de junio al 2 de julio de 2010 bajo la presidencia del Sr. Koichi Yoshida (Japón).

5.20 El Comité tomó nota además de que en el MEPC 60 había acordado, en principio, volver a constituir el Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques en el periodo de sesiones actual, a fin de examinar las cuestiones relacionadas con las medidas técnicas y operacionales.

5.21 El Comité acordó que el debate en el Pleno debía tener por objeto dar las instrucciones necesarias al Grupo de trabajo para que este pudiera realizar su parte de la labor y que los siguientes cinco documentos sobre medidas técnicas y operacionales debían presentarse en el Pleno:

- .1 MEPC 61/5/3 (Secretaría) – Informe de los resultados de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques;
- .2 MEPC 61/5/12 (Vanuatu) – Examen de un principio relativo al cálculo alternativo o a la exención con respecto al EEDI en buques con circunstancias especiales;
- .3 MEPC 61/5/17 (Estados Unidos) – Criterios para decidir los factores de corrección del EEDI;
- .4 MEPC 61/5/20 (Singapur) – Examen de las tecnologías de reducción del CO₂; y
- .5 MEPC 61/5/32 (IACS) – Examen del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos: potencia mínima instalada para mantener la seguridad de la navegación en condiciones adversas.

5.22 El Comité acordó que el Grupo de trabajo examinase directamente los documentos indicados a continuación.

MEPC 61/5/2	Alemania	Informe de una verificación de prueba del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI)
MEPC 61/5/4	Noruega	Líneas de referencia para los buques de carga combinados

MEPC 61/5/5	Noruega	Límites de tamaño y tasa de reducción del índice EEDI prescrito
MEPC 61/5/6	Noruega	Observaciones acerca del proyecto de texto normativo sobre la eficiencia energética de los buques
MEPC 61/5/7	IMarEST	Coste marginal de reducción y rentabilidad de las medidas de eficiencia energética
MEPC 61/5/8	RINA	Definición de calado en el cálculo del EEDI
MEPC 61/5/9	Bélgica, Países Bajos y Suecia	Propuesta relativa al valor límite inferior Y para los buques de carga general
MEPC 61/5/11	ICS	Observaciones sobre el informe de la reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques
MEPC 61/5/12	Vanuatu	Examen de un principio relativo al cálculo alternativo o a la exención con respecto al EEDI en buques con circunstancias especiales
MEPC 61/5/14	Dinamarca y la ICS	Definición de "granelero de carga seca/granelero"
MEPC 61/5/15	Secretaría	Información para facilitar los debates sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques
MEPC 61/5/17	Estados Unidos	Criterios para decidir los factores de corrección del EEDI
MEPC 61/5/20	Singapur	Examen de las tecnologías de reducción del CO ₂
MEPC 61/5/21	Grecia	Observaciones acerca del proyecto de directrices sobre el método de cálculo del Índice de eficiencia energética obtenido para buques nuevos
MEPC 61/5/22	Grecia	Observaciones sobre el proyecto de directrices para los reconocimientos y la certificación del EEDI
MEPC 61/5/23	Grecia	Examen de los aspectos de seguridad relacionados con el EEDI

MEPC 61/5/25	China	Propuesta de enmiendas al texto sobre el factor de corrección f_i en las Directrices sobre el método de cálculo del índice EEDI
MEPC 61/5/26	China	Observaciones y propuestas respecto del texto del proyecto de regla sobre la eficiencia energética de los buques
MEPC 61/5/27	China	Enmiendas propuestas al texto sobre el factor de corrección f_j en las Directrices sobre el método de cálculo del índice EEDI
MEPC 61/5/30	IACS	Examen del índice de eficiencia energética de proyecto para los buques nuevos: observaciones sobre las mejoras voluntarias de las estructuras del buque para incrementar la seguridad
MEPC 61/5/31	IACS	Examen del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos: observaciones sobre las condiciones ambientales para el cuadro de potencia eléctrica
MEPC 61/5/32	IACS	Examen del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos: potencia mínima instalada para mantener la seguridad de la navegación en condiciones adversas
MEPC 61/5/34	Japón	Tratamiento del coeficiente " f_w " en el marco de un EEDI obligatorio
MEPC 61/5/35	Japón	Información adicional sobre las tecnologías para la mejora de la eficiencia energética que deberían tenerse en cuenta al definir las tasas de reducción EEDI
MEPC 61/5/36	Japón	Modelo de certificado internacional de eficiencia energética
MEPC 61/5/37	ICS	Observaciones sobre las propuestas relativas a los límites de tamaño y a la tasa de reducción del EEDI prescrito

MEPC 61/5/38	Estados Unidos	Consideraciones de carácter técnico relativas al establecimiento de las tasas de reducción del EEDI y su periodo de introducción gradual
MEPC 61/INF.18	IMarEST	Marginal abatement costs and cost-effectiveness of energy efficiency measures
MEPC 61/WP.7	Secretaría	Evaluación del potencial de reducción de los valores límite propuestos y de las tasas de reducción del EEDI

Resultados de la EE-WG 1

5.23 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/3, sobre los resultados de la primera reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques (EE-WG 1), celebrada del 28 de junio al 2 de julio de 2010, presentado por el Presidente del Grupo, Sr. Koichi Yoshida (Japón).

5.24 El Comité aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 examinó el proyecto de texto normativo perfeccionado que contiene las prescripciones obligatorias relativas al EEDI y el SEEMP, y acordó que el Grupo de trabajo prosiguiera su labor;
- .2 tomó nota del examen por el Grupo de la necesidad de definir las expresiones "EEDI obtenido" y "EEDI prescrito";
- .3 tomó nota de que es necesario investigar más a fondo la actividad comercial y el transporte de carga de los buques para el transporte de vehículos a fin de llegar a una conclusión firme sobre la capacidad que se utilizará para el cálculo del EEDI de este tipo de buques;
- .4 tomó nota de las consideraciones del Grupo en relación con la tasa de reducción del EEDI en cuanto a velocidad y tamaño de determinados tipos de buques;
- .5 respaldó la opinión del Grupo de que es necesario preparar unas directrices que apoyen la elaboración del SEEMP;
- .6 examinó el proyecto de directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos, que contiene también directrices para la elaboración de cuadros de potencia eléctrica, y acordó que el Grupo de trabajo prosiguiera su labor al respecto;
- .7 tomó nota de que es necesario examinar más a fondo el método de determinación de la potencia de salida de los motores principales de buques con generadores acoplados al eje;
- .8 tomó nota de que es necesario elaborar orientaciones para la determinación del factor meteorológico f_w ;

- .9 examinó el proyecto de directrices sobre el reconocimiento y la certificación del EEDI obtenido, y acordó que el Grupo de trabajo prosiguiera su labor al respecto;
- .10 examinó el proyecto de directrices para el cálculo de los niveles de referencia (líneas) que se utilizarán para el EEDI, y acordó que el Grupo de trabajo prosiguiera su labor al respecto; y
- .11 tomó nota de que el Grupo ha examinado extensamente los aspectos de seguridad relacionados con el EEDI y respaldó la opinión del Grupo de que la mayoría de las inquietudes expresadas en este contexto quedarán resueltas mediante el examen de la maniobrabilidad, el efecto de las normas estructurales, la propulsión redundante y la mejora voluntaria de la seguridad de la estructura.

Uso de los factores de corrección del EEDI

5.25 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/17, de los Estados Unidos, sobre los criterios para decidir los factores de corrección del EEDI. La delegación de los Estados Unidos alegó que los factores de corrección deberían utilizarse con cautela para reducir al mínimo el riesgo de crear lagunas en las prescripciones relativas al EEDI, y propuso seis criterios que deben cumplirse antes de añadir cualquier factor de corrección a la ecuación del EEDI. Los Estados Unidos apoyaron la inclusión de factores de corrección para los buques clasificados para la navegación en hielo (f_i y f_j), y del factor de corrección meteorológico (f_w), pero señalaron que la inclusión de otros factores, tales como los propuestos para las reglas estructurales comunes (CSR) y las mejoras estructurales de carácter voluntario, así como la ampliación del uso del factor de corrección de potencia (f_j) para la potencia redundante puede crear lagunas que hagan que las prescripciones relativas al EEDI resulten ineficaces.

5.26 La mayoría de las delegaciones que intervinieron apoyaron la propuesta de los Estados Unidos, aunque algunas delegaciones manifestaron su inquietud al considerar que algunos de los objetivos eran subjetivos.

5.27 El Comité aceptó la propuesta de los Estados Unidos y acordó que el Grupo de trabajo profundizara en el examen de la cuestión.

Aspectos de seguridad relacionados con el EEDI

5.28 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/32, de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), titulado "Examen del índice de eficiencia energética de proyecto para buques nuevos: potencia mínima instalada para mantener la seguridad de la navegación en condiciones adversas". La IACS indicó que los proyectistas de buques pueden optar por reducir la velocidad de proyecto del buque para conseguir el EEDI prescrito, lo que a su vez daría como resultado una reducción de la potencia instalada. A fin de evitar cualquier repercusión adversa para la seguridad, tal como pueden ser unos buques con insuficiente potencia, la IACS propuso incluir la siguiente disposición en el proyecto de reglas a fin de establecer las salvaguardias necesarias.

"La potencia propulsora instalada en todo buque al que sea aplicable la presente regla no será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en condiciones adversas, según se definen en las directrices elaboradas por la Organización."

5.29 La propuesta de la IACS gozó del apoyo de muchas delegaciones, si bien algunas manifestaron que las directrices a las que se hace referencia en el proyecto de texto debían elaborarse antes de que el Comité pueda estar en condiciones de adoptar una decisión definitiva.

5.30 La delegación observadora de la IACS informó al Comité de que elaboraría un anteproyecto de directrices y lo presentaría al MEPC 62 para que lo examinase a fondo.

5.31 El Comité agradeció la información presentada por la IACS y acordó pedir al Grupo de trabajo que incluyese el texto propuesto entre corchetes para examinarlo más a fondo en el MEPC 62.

Posibles exenciones para los buques que presten servicio en los PMA y PEID

5.32 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/12, de Vanuatu, en el que se propone que se introduzca un principio para un cálculo alternativo o para que queden exentos de cumplir el requisito del EEDI los buques con circunstancias especiales. Vanuatu señaló que el nivel de referencia del EEDI no debía tener por objeto penalizar a buques proyectados para rutas en las que se hace escala en puertos remotos, aislados o que carecen de las instalaciones existentes en las naciones desarrolladas. La solución más equitativa consistiría en incluir un factor compensatorio para buques con características de proyecto que puedan restringir su capacidad de transporte de carga, tales como los buques equipados con mecanismos de autodescarga o buques también proyectados para misiones secundarias. Vanuatu propuso que se incluyera en el proyecto de reglas una disposición que permita conceder exenciones a esos buques.

5.33 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra a este respecto no apoyaron la propuesta de Vanuatu. En el curso de las deliberaciones se señaló que:

- .1 el nivel de referencia (denominado anteriormente línea de referencia del EEDI) no tiene otra función que no sea la de constituir un punto de referencia a partir del cual calcular el índice de reducción (X);
- .2 el valor límite de aplicación, si es lo suficientemente alto, solventaría en gran medida este problema;
- .3 el objetivo del EEDI era fomentar la eficiencia energética y de ningún modo penalizar a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y a los ubicados en lugares remotos;
- .4 eximir de cumplir los requisitos del EEDI a buques que prestan determinados servicios o que hacen determinadas rutas podría significar que los buques menos eficientes se dedicaran a esos servicios/rutas de forma indefinida, y ello podría ir en detrimento de los países en desarrollo, dado que podría desembocar en costos de transporte más altos; y
- .5 es necesario seguir examinando más detenidamente las necesidades y circunstancias especiales de los países en desarrollo.

5.34 El Comité no dio su visto bueno a la propuesta de Vanuatu, si bien acordó que el Grupo de trabajo, si disponía de tiempo, examinara la manera de dar respuesta a las necesidades y circunstancias especiales de los pequeños Estados insulares en desarrollo y los ubicados en lugares remotos.

5.35 El Comité también acordó investigar en profundidad las repercusiones de toda exención del marco del EEDI, antes de tomar medidas al respecto, e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas y nuevas aportaciones en periodos de sesiones futuros.

Elaboración de directrices para las tecnologías de reducción del CO₂ (conversión química)

5.36 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/20, de Singapur, sobre tecnologías de reducción del CO₂. Singapur abogó por la conveniencia de añadir una nueva disposición al proyecto de reglas sobre el EEDI, que permitiera métodos alternativos de cumplimiento para reducir el CO₂ (tecnologías de reducción del CO₂), de la misma manera que se hace con los sistemas de limpieza de los gases de escape en el marco del Anexo VI del Convenio MARPOL. Singapur propuso que se elaboraran directrices para la homologación de tecnologías de reducción del CO₂ y factores de reducción en las fórmulas del EEDI y el EEOI.

5.37 En el transcurso de las deliberaciones se señaló que sería prudente incluir en la fórmula del EEDI los efectos posibles de las tecnologías de reducción del CO₂ y que la propia fórmula ya ofrecía esa posibilidad. No obstante, dado que tales tecnologías estaban en una fase temprana de desarrollo y que todavía se ha de probar científicamente su eficacia, el Comité observó que la elaboración de directrices al respecto no era una cuestión urgente. El Comité invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran nuevas aportaciones en periodos de sesiones futuros.

5.38 El Comité acordó pedir al Grupo de trabajo que incluyese disposiciones relativas a las tecnologías de reducción del CO₂ en el marco del EEDI.

Cuestiones relativas al indicador operacional de la eficiencia energética (EEOI)

5.39 El Comité tomó nota del documento MEPC 61/5/29, de la República de Corea, sobre el indicador operacional de la eficiencia energética (EEOI) y acordó postergar su examen para un periodo de sesiones futuro dado que el EEOI no se examinaría en el periodo de sesiones actual.

Mandato del Grupo de trabajo

5.40 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques con el siguiente mandato:

"Se encarga al Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas por el Comité y los documentos pertinentes, así como las observaciones y decisiones del Pleno, tenga a bien:

- .1 ultimar el proyecto de texto normativo sobre el EEDI y el SEEMP, para su aprobación en el presente periodo de sesiones, basándose en el anexo 1 del documento MEPC 61/5/3;
- .2 ultimar las directrices conexas sobre el EEDI, basándose en los anexos 2, 3 y 4 del documento MEPC 61/5/3;
- .3 si dispone de tiempo suficiente, abordar otras cuestiones relacionadas con las medidas de reducción técnicas y operativas, incluidas, sin limitarse a éstas, la elaboración de un plan de trabajo con un calendario para las

cuestiones pendientes sobre el EEDI y la elaboración de marcos del EEDI para buques que no estén incluidos en los actuales proyectos de prescripciones relativas al EEDI; y

- .4 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 30 de septiembre de 2010."

Resultados del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques

5.41 El Comité recibió el informe del Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques (MEPC 61/WP.10). En su presentación, el Presidente del Grupo de trabajo, Sr. Koichi Yoshida (Japón) recalcó que el Grupo de trabajo:

- .1 había mantenido un extenso debate en relación con el proyecto de texto normativo del EEDI y el SEEMP, en particular sobre la necesidad de contar con la salvaguardia necesaria para evitar buques con potencia insuficiente; la definición de transformación importante; los buques proyectados para rutas en las que se hace escala en puertos remotos, aislados o que carecen de las instalaciones existentes en las naciones desarrolladas; el término "considerablemente" del proyecto de regla 1; y las tecnologías futuras para la reducción de la emisión de GEI procedentes de los buques (tecnologías de reducción del CO₂);
- .2 no había examinado las propuestas relativas a las cuestiones de principio y la transferencia de tecnología, que se encontraban fuera del ámbito y el mandato del grupo;
- .3 había preparado el proyecto de texto normativo sobre el EEDI y el SEEMP con dos conjuntos de corchetes: en el proyecto de regla 4.5 y en las fechas de aplicación indicadas en el cuadro 1 del proyecto de regla 4;
- .4 había acordado pedir a la Secretaría que calcularan los parámetros "a" y "c" del cuadro 2 del proyecto de regla 4, de conformidad con el proyecto de directrices para el cálculo de los niveles de referencia;
- .5 había preparado el proyecto de directrices sobre reconocimientos y certificación del EEDI; y
- .6 teniendo en cuenta la necesidad de seguir mejorando las directrices pertinentes y elaborando de marcos futuros aplicables a los buques no incluidos en el proyecto de reglas y directrices sobre el método de cálculo del EEDI, había acordado recomendar al Comité la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia sobre medidas de eficiencia energética para buques.

5.42 El Presidente del grupo de trabajo dio las gracias también a los miembros del Grupo por la ardua labor realizada y por su flexibilidad y voluntad para negociar y alcanzar compromisos y garantizar así unos resultados positivos.

5.43 Al examinar el informe del Grupo de trabajo, se mantuvo un exhaustivo debate, en particular por lo que respecta a los párrafos 4.31 y 4.32 del documento MEPC 61/WP.10.

5.44 La delegación de China, respaldada por varias delegaciones, propuso que se incluyera texto sobre la creación de capacidad y la transferencia de tecnología añadiendo

una regla 4*bis* (MEPC 61/WP.10, párrafo 4.32) en el proyecto de reglas sobre las medidas de eficacia energética de los buques. Varias delegaciones se opusieron al texto propuesto, ya que iba más allá de disposiciones análogas recogidas en instrumentos pertinentes de la OMI y no dejaba claras las obligaciones estipuladas para algunos Estados Miembros (desarrollados). El Comité tomó nota de la petición de la delegación de China y concluyó que la creación de capacidad se examinaría más a fondo en el MEPC 62 junto con otras cuestiones conexas.

5.45 Se acordó que se incluyera en el proyecto de reglas un marcador de posición 4*bis* (creación de capacidad y transferencia de tecnología). La delegación de China presentó el texto siguiente:

"Regla 4*bis* – Fomento de la asistencia técnica y la creación de capacidad:

Con objeto de fomentar la reducción de los GEI en el sector marítimo mundial y finalizar las medidas técnicas del EEDI, debería aumentarse la transparencia de la tecnología en la implantación del EEDI. Todo nuevo proyecto y tecnología que reduzca el valor EEDI obtenido debería ser público. Los países desarrollados deberían transferir su tecnología y ofrecer apoyo financiero a los países en desarrollo para la creación de capacidad, a fin de que estos estén en mejores condiciones para cumplir las nuevas prescripciones."

5.46 La delegación de China propuso también añadir un párrafo en la regla 2 del proyecto de reglas sobre la eficiencia energética de los buques (MSC 61/WP.10, párrafo 4.31) relativo a la aplicación del EEDI con carácter obligatorio en el caso de los buques construidos en países desarrollados y la aplicación con carácter voluntario en el caso de los buques construidos en países en desarrollo. Varios países respaldaron la propuesta, mientras que otros se opusieron, ya que, a su juicio, la propuesta era ambigua, imposible de aplicar y, además, contravenía los principios fundamentales de la OMI.

5.47 Basándose en una propuesta de la delegación del Brasil, cuya declaración se recoge en el anexo 5, varias delegaciones manifestaron que las reglas sobre la eficiencia energética podrían introducirse gradualmente en el caso de los buques construidos en países en desarrollo a lo largo de un determinado período de tiempo, por ejemplo 8 años, para permitir que el sector de astilleros de los países en desarrollo se ajuste.

Intervención del Secretario General

5.48 En su intervención, el Secretario General, si bien comprendía las opiniones de las delegaciones que se manifestaron a favor de medidas de carácter obligatorio para los países desarrollados y de carácter voluntario para los países en desarrollo, señaló que le preocupaba que, si la Organización optara por seguir esa propuesta, se sentaría un precedente peligroso, el cual, en caso de invocarse en el futuro, podría poner en peligro el fundamento propiamente dicho en el cual se ha basado la OMI para realizar su labor y adoptar decisiones desde su creación.

El Secretario General había escuchado con gran aprensión las intervenciones que hacían referencia a "los dos bandos de la Sala" o a "países desarrollados y países en desarrollo", que se habían utilizado en el contexto de la labor del Comité relativa a las medidas de eficiencia energética en el marco de sus extenuantes esfuerzos para cumplir con el plan de acción acordado unánimemente encaminado a formular la respuesta de la OMI al cambio climático y al calentamiento atmosférico.

Si bien podía comprender que existieran "dos caras del argumento", al Secretario General le resultaba difícil refrendar el texto propuesto, por lo que recomendó firmemente que los delegados se abstuvieran de hacer referencia a "dos grupos de Miembros" o de cualquier otro intento de clasificar los Miembros de la Organización como países "en desarrollo" y países "desarrollados", no tanto porque no fuera consciente de la definición de los países como tales en la terminología de la OMI, sino principalmente debido a que cualquier intento de aplicar dicha propuesta acabaría dividiendo a los Miembros de la Organización.

A continuación, el Secretario General se refirió a sus observaciones finales formuladas en el vigésimo sexto periodo de sesiones de la Asamblea (celebrado una semana antes de la inauguración de la Conferencia sobre el Cambio Climático en Copenhague, en diciembre de 2009), durante las cuales, al tratar la cuestión de la unidad de la OMI, señaló lo siguiente: "Cuando vayamos a Copenhague, la semana que viene, no podemos estar **divididos**. Ni nos lo podemos permitir, ni debería suceder. Al considerar las consecuencias de una OMI dividida en una Conferencia tan crucial como la CP 15, no puedo evitar que me venga a la mente el famoso discurso de "Casa dividida" pronunciado por Abraham Lincoln en Springfield el 16 de junio de 1858: "Una casa dividida contra sí misma no puede sostenerse".

Si el Comité refrendara la propuesta, significaría introducir en la OMI, la cual es una organización que siempre ha propugnado unas reglas de juego uniformes en su régimen reglamentario, oponiéndose así enérgicamente a un "doble rasero" en todos sus procesos relevantes, medidas y procedimientos contrarios a las disposiciones del párrafo b) del artículo 1 de su Convenio constitutivo.

El Secretario General pasó a decir que la introducción, a estas alturas de la historia de la Organización, de diferentes normas para diferentes países llevaría no solo a una distorsión de la competencia, sino que, sobre todo, causaría graves daños al principio universal de la reglamentación que la OMI se esfuerza por alcanzar para responder a las necesidades de un sector cuya naturaleza internacional hace que sea imperativo que se rija únicamente por normas mundiales.

El Secretario General añadió que, en cuanto a las importantes cuestiones que examinaba el Comité, sería muy deseable que las decisiones se adoptaran mediante **consenso**. Había formulado enérgicamente esta recomendación en su discurso de apertura, al señalar que "una vez que se alcance el progreso respecto de los objetivos establecidos, el Comité debería proceder a decidir la manera de incorporar los resultados de su labor en el régimen reglamentario de la Organización. Dada la importancia de las medidas contempladas y la necesidad de garantizar su implantación amplia y eficaz, la única manera de adoptar decisiones al respecto era mediante **consenso**. Esto no solo se ajustaría a una de las tradiciones de mayor éxito en el proceso de adopción de decisiones de la OMI, sino que, más importante aún, enviaría un mensaje de unidad y unanimidad a todas las partes interesadas, a saber, los Gobiernos, en primer lugar, las organizaciones internacionales y el sector. Esperaba sinceramente que los delegados estarían dispuestos y decididos a hacer un esfuerzo adicional para lograr el consenso, y estaría profundamente decepcionado si, al final, las decisiones tuvieran que tomarse por medios distintos del **consenso**."

A continuación señaló que, no obstante, si a pesar de los grandes esfuerzos del Comité y del tiempo empleado para lograr un consenso, este no era posible, el único modo de proceder para avanzar en las cuestiones cruciales era debatir y adoptar **decisiones por mayoría**. Este resultado no sería tan idóneo como las decisiones adoptadas por consenso, si bien, en una organización que actúa de acuerdo a parámetros democráticos, no sería erróneo ni sin precedentes. A pesar de ello, sigue alentando a que, mediante concesiones mutuas, se realicen esfuerzos especiales que den lugar a decisiones por consenso.

En su discurso de apertura, el Secretario General había concluido su referencia a las cuestiones del cambio climático con reflexiones de este tipo: "En cuanto al cambio climático, lo que nos debemos preguntar no es lo que **los demás** deberían hacer sobre esta cuestión y sobre el planeta, sino más bien lo que **nosotros** podemos y deberíamos hacer al respecto. En esto estamos todos **juntos**, y **juntos** debemos buscar una solución satisfactoria. **Y sí, ¡lo podemos hacer!**"

A continuación, el Secretario General abordó la cuestión del "vehículo" a través del cual, si el Comité lo decide, las medidas técnicas y operacionales que se están elaborando adquirirían obligatoriedad y reiteró su opinión, expresada en su discurso de apertura, de que, teniendo presente el asesoramiento de la Oficina Jurídica de la Organización de que proceder de esa manera "no iría en contra de la legislación que rige la cuestión", sería conveniente, habida cuenta de las **consideraciones políticas** concomitantes, que se encontrara la manera más rápida de introducir las medidas y que, dadas las circunstancias, lo mejor sería introducirlas mediante enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL.

El Secretario General manifestó su deseo de repetir las palabras anteriores en la sesión de clausura del Comité.

5.49 Prosiguiendo el examen del proyecto de reglas sobre la eficiencia energética de los buques (MEPC 61/WP.10, párrafo 10.1.3), el Comité acordó que podían suprimirse los corchetes de la regla 4.5, relativa a la potencia propulsora mínima instalada.

5.50 En relación con la capacidad de los buques portacontenedores por lo que respecta al cálculo del EEDI (MEPC 61/WP.10, párrafo 6.2), la delegación de la República de Corea pidió margen para que se examinara de nuevo la cuestión, ya que, en su opinión, un 65% del peso muerto no reflejaba correctamente las prácticas ni las condiciones operativas exactas de dichos buques.

5.51 El Comité examinó la posibilidad de incluir, en el proyecto de reglas sobre las medidas de eficiencia energética, texto relativo a las equivalencias, análogo al que figura en el Anexo VI del convenio MARPOL (Regla 4). El Presidente del Grupo de trabajo señaló que la mayoría de las nuevas tecnologías podían tratarse como equivalentes y que la metodología para el cálculo del EEDI ya podía satisfacer esa posibilidad.

5.52 La incorporación de texto sobre equivalencias recibió el apoyo de varias delegaciones, por lo que se acordó incluir un marcador de posición a ese respecto. Posteriormente, la delegación de las Islas Cook presentó el siguiente texto para su inclusión:

"Equivalencias

1 Teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, la Administración de una Parte podrá autorizar la utilización a bordo de un buque de un sistema, u otra tecnología que facilite el cumplimiento, como alternativa a la regla 4 del presente Anexo, si tal sistema y tecnología son por lo menos tan eficaces en cuanto a la reducción de las emisiones que se conseguiría mediante una mejora de la eficiencia como los prescritos en la presente parte del anexo, incluidos los niveles indicados en la regla 4.

2 Dicho sistema o método deberá ser aprobado por la Organización con arreglo a un procedimiento elaborado por la propia Organización.

3 La Administración de una Parte que autorice la utilización de un sistema o tecnología como alternativa comunicará a la Organización los pormenores de los mismos a fin de que esta los notifique a las Partes para su información y para que adopten las medidas oportunas, si es necesario."

5.53 El Comité mantuvo un prolongado debate con respecto a la forma jurídica del proyecto de reglas sobre la eficiencia energética de los buques. El Comité recordó que, en su 60º periodo de sesiones, había acordado por mayoría que el Anexo VI del Convenio MARPOL constituía el vehículo apropiado para promulgar prescripciones sobre eficiencia energética relativas a los buques. El Presidente indicó que distribuir las prescripciones como una enmienda al Anexo VI significaba que la propuesta de enmiendas se examinaría de nuevo en el próximo periodo de sesiones y que cualquier Gobierno Miembro u organización observadora tendría ocasión de presentar nuevas aportaciones para su examen.

5.54 Algunas delegaciones respaldaron la inclusión de las medidas de eficiencia energética en el Anexo VI del Convenio MARPOL, por ser este el instrumento jurídico adecuado y para ajustarse a la decisión adoptada en el periodo de sesiones anterior. Sin embargo, otras delegaciones se opusieron a ello, dado que, en su opinión, el Anexo VI del Convenio MARPOL no constituía el instrumento jurídico apropiado para regular las medidas de eficiencia energética y se necesitaría un nuevo instrumento.

5.55 El Comité tomó nota de que varios Estados estaban a favor de que el proyecto de reglas sobre la eficiencia energética de los buques se distribuyera como posible enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL. No obstante, dado que otras delegaciones se oponían a ello, no se pudo llegar a una opinión consensuada.

5.56 El Comité tomó nota de una intervención de la delegación de Noruega en la que esta manifestaba su intención, como Parte en el Anexo VI del Convenio MARPOL, de pedir al Secretario General que distribuyera la propuesta de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL. El Comité tomó nota también de que otras Partes quizá consideraran la posibilidad de unirse a Noruega en su petición al Secretario General de que distribuya la propuesta de enmiendas.

Medidas adoptadas en relación con el informe del Grupo de trabajo

5.57 Al concluir su examen del informe del Grupo de trabajo, el Comité lo aprobó en general y, en particular (los números de los párrafos corresponden a los del documento MEPC 61/WP.10):

- .1 refrendó la opinión del Grupo de que el proceso de examen 1, relativo al análisis de las prescripciones aplicables para los segmentos de los buques pequeños, debería comenzar en el momento de la adopción del instrumento para la implantación de las reglas sobre la eficiencia energética de los buques (párrafo 4.6.5) y que ese proceso de examen 1 debería también incluir la propuesta presentada por Vanuatu en el documento MEPC 61/5/12 (párrafo 4.24);
- .2 tomó nota de la opinión del Grupo de que una interpretación unificada del término "considerablemente" de la regla 1 facilitaría la labor de las Administraciones marítimas y de que Alemania tiene la intención de presentar una contribución a la interpretación en el MEPC 62 (párrafo 4.27);

- .3 tomó nota del proyecto de reglas sobre la eficiencia energética de los buques, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 61/WP.10 (párrafo 4.35);
- .4 tomó nota del proyecto de directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto y pidió a la Secretaría que calculara el nivel de referencia de cada tipo de buque (párrafo 5.3);
- .5 tomó nota de las directrices sobre reconocimientos y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (párrafo 6.6); y
- .6 acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las medidas de eficiencia energética de los buques* con el siguiente mandato:

"Se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas de eficiencia energética de los buques que, teniendo en cuenta el acuerdo alcanzado en el MEPC 61, tenga a bien:

- .1 finalizar el proyecto de directrices sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto obtenido para buques, basándose en el anexo 2 del documento MEPC 61/5/3, los documentos presentados en el MEPC 61 y el acuerdo alcanzado en el Grupo de trabajo sobre eficiencia energética durante el MEPC 61;
- .2 seguir elaborando las directrices para el SEEMP basándose en la circular MEPC/Circ.684;
- .3 elaborar un plan de trabajo con un calendario para la elaboración de marcos del EEDI para los buques no incluidos en el proyecto de reglas y directrices sobre el método de cálculo del Índice de eficiencia energética de proyecto para los buques y para las tecnologías indicadas en el documento MEPC 61/5/20; y
- .4 presentar un informe por escrito al MEPC 62."

5.58 El Comité manifestó su satisfacción y agradecimiento al Presidente y a los Miembros del Grupo de trabajo por la labor realizada.

5.59 Las delegaciones de China, el Brasil, Ghana, el Reino Unido y la India (enumeradas por orden de intervención) propusieron enmiendas a las medidas de eficiencia energética de los buques recogidas en el documento MEPC 61/WP.10. A petición de dichas delegaciones, las propuestas se recogen en el anexo 5 del presente informe.

*

Coordinador:

Sr. Koichi Yoshida
National Maritime Research Institute (NMRI)
Teléfono: +81 80 3601 9298
Correo electrónico: koichiy@nmri.go.jp

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA CMNUCC

5.60 El Comité recordó que, durante el MEPC 60, se había pedido a la Secretaría que continuara colaborando con la Secretaría de la CMNUCC asistiendo a las reuniones pertinentes de esa organización e informando de los resultados de la labor de la OMI en dichas reuniones. Asimismo, el Comité había pedido a la Secretaría que continuara informándole de los avances y novedades que se registraran en el seno de la CMNUCC sobre las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional.

5.61 El Comité tomó nota con satisfacción de la información proporcionada en el informe de la Secretaría sobre la CMNUCC y sus actividades. Respecto de los resultados de las Conversaciones de las Naciones Unidas sobre el cambio climático celebradas en Bonn (Alemania) en mayo-junio de 2010 (MEPC 61/5/1), el Comité tomó nota, en particular, de lo siguiente:

- .1 La Secretaría había asistido a las reuniones de los órganos subsidiarios de la CMNUCC celebradas durante las Conversaciones de las Naciones Unidas sobre el cambio climático en Bonn (Alemania) en mayo-junio del año en curso. Esas fueron las primeras reuniones en las que se entablaron realmente negociaciones desde la Conferencia de Copenhague, y la principal reunión antes de la CP 16/CMP 6, que se celebrará en Cancún (México) a finales de año.
- .2 La Secretaría había presentado un documento con información completa sobre los resultados del MEPC 60 respecto de cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero al OSACT 32, en relación con el punto 7 del orden del día, y al GTE-CLP 10, en relación con el punto 3 del orden del día. Dicho documento estaba disponible para descargarlo del sitio en la Red de la CMNUCC, como se señala en el párrafo 4.
- .3 Teniendo en cuenta la información presentada por las Secretarías de la OACI y de la OMI respecto de los avances de su labor en curso sobre las emisiones de sus respectivos sectores del transporte, y las opiniones manifestadas por las Partes sobre esta información, el OSACT 32 había llegado a una conclusión sobre las emisiones resultantes del combustible utilizado para el transporte aéreo y marítimo (véase el párrafo 10), y había invitado a las Secretarías de la OACI y de la OMI a que continuaran informando a futuros periodos de sesiones de la labor pertinente y los avances logrados respecto de la cuestión.
- .4 La Presidencia de la CLP había publicado una versión actualizada del texto para facilitar las negociaciones durante el GTE-CLP 11, con texto pertinente para la labor del Comité, como se indica en el párrafo 14.

5.62 Respecto de los resultados de la reunión de agosto de los Grupos especiales de trabajo GTE-PK 13 y GTE-CLP 11 de la CMNUCC (MEPC 61/5/1/Add.1), el Comité tomó nota, en particular, de lo siguiente:

- .1 La segunda versión del texto para la facilitación de negociaciones que había publicado la Presidencia de la CLP contenía texto pertinente para la labor del Comité respecto del control de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional (véase el anexo 1).

- .2 Como se describe en el párrafo 7, el Gobierno de las Islas Cook había presentado un documento de seguimiento a su propuesta al GTE-CLP 10, que había recibido el apoyo de varias Partes. Algunas Partes habían propuesto la inclusión de texto nuevo, con fines de aclaración o como opciones alternativas.
- .3 Durante la reunión se había publicado un nuevo texto actualizado, que figura en el anexo 2. El texto incluye propuestas nuevas y algunas propuestas previas presentadas por las Partes y servirá de base para continuar el examen y las negociaciones cuando las Partes se reúnan en Tianjin (China) para el GTE-CLP 12 (4 a 9 de octubre de 2010).
- .4 Las Partes en la CMNUCC parecen haber llegado de forma general al acuerdo de que la OMI es la organización internacional adecuada para elaborar y promulgar reglas destinadas a controlar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional. Sin embargo, quedaban tres cuestiones pendientes de resolución:
 - .1 ¿debería establecerse un objetivo de reducción para las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional y, en caso afirmativo, cuál debería de ser este objetivo y cómo debería articularse; y debería establecerlo la CMNUCC o la OMI?;
 - .2 ¿debería haber un nuevo acuerdo jurídicamente vinculante o una decisión de la Conferencia de las Partes para especificar cómo deberían distribuirse y utilizarse los fondos procedentes de un instrumento de mercado establecido bajo los auspicios de la OMI (para fines de combatir el cambio climático en los países en desarrollo en general, solamente para propósitos específicos (por ejemplo, adaptación) o en determinados grupos de países en desarrollo (PMA y PEID))?; y
 - .3 ¿cómo pueden equilibrarse los principios básicos de los dos instrumentos y reflejarse en el texto del nuevo acuerdo jurídicamente vinculante o en una decisión de la Conferencia de las Partes (la CMNUCC y su principio fundamental de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y, por otra parte, el Convenio constitutivo de la OMI, que consagra el principio de la no discriminación)?

5.63 El Comité pidió a la Secretaría que continuara su bien establecida colaboración con la Secretaría de la CMNUCC asistiendo a las reuniones pertinentes de esa organización y señalando a la atención de los órganos y reuniones adecuados de la CMNUCC los resultados de la labor de la OMI. También pidió a la Secretaría que continuara informando de los avances y novedades que se registraran en el seno de la CMNUCC en relación con las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional y la labor del Comité, según procediera.

5.64 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/18 (Secretaría), que trata del Grupo asesor de alto nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la financiación para hacer frente al cambio climático, y tomó nota de lo siguiente:

- .1 El Grupo fue establecido por el Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-Moon, a fin de estudiar las posibles fuentes de ingresos para financiar las medidas sobre el cambio climático en los países en desarrollo.
- .2 Se prevé que el Grupo asesor elabore propuestas prácticas para aumentar considerablemente la financiación a largo plazo de varias fuentes públicas y privadas para las estrategias de mitigación y adaptación en los países en desarrollo, de conformidad con el Acuerdo de Copenhague. Dentro del Grupo, se señaló que los sectores de la aviación civil internacional y del transporte marítimo eran posibles fuentes financieras de importancia.
- .3 La parte de la labor del Grupo asesor relacionada con los ingresos de la aviación y del transporte marítimo comprendía tres posibles políticas genéricas: un régimen de comercio de derechos de emisión, un gravamen sobre el combustible y un impuesto sobre los pasajes de avión, que podrían utilizarse para recaudar fondos. En el informe del Grupo asesor se evaluarán de manera cualitativa las políticas con respecto a criterios acordados y también se esbozará un análisis cuantitativo del potencial de ingresos de las políticas y sus efectos en el modelo comercial.
- .4 El informe final del Grupo asesor se presentará al Secretario General de las Naciones Unidas y a los presidentes actual (Dinamarca) y próximo (México) de la Conferencia de las Partes de la CMNUCC, a más tardar en noviembre de 2010. La Secretaría también proporcionará al Grupo asesor el informe del Comité en su 62º periodo de sesiones.

5.65 El Comité expresó su agradecimiento al Secretario General de las Naciones Unidas por su iniciativa de constituir el Grupo asesor, dado que proporcionar financiación a los países en desarrollo para fines de mitigación y de adaptación es una cuestión urgente para impulsar las medidas que se adopten respecto del cambio climático. El Comité aguarda con interés el informe final del Grupo asesor que se le presentará en su próximo periodo de sesiones.

5.66 El Comité tomó nota con interés de una intervención, en nombre del Secretario Ejecutivo de la CMNUCC, del representante de dicha Convención, quien hizo hincapié en que era adecuado que la OMI adoptara las medidas apropiadas antes de la CP 16. La intervención figura en el anexo 6.

Cuestiones relacionadas con las medidas de mercado, incluido el informe del Grupo de expertos

5.67 El Comité tomó nota de que en la resolución A.963(23): "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques" se insta al Comité a que determine y elabore los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional y que, al hacerlo, dé prioridad a soluciones técnicas, operacionales y de mercado.

5.68 El Comité tomó nota también de que, en su 59º periodo de sesiones, se había llevado a cabo un debate a fondo sobre las medidas de mercado y que dichas medidas podían servir dos objetivos principales: la compensación del aumento de las emisiones de los buques y la provisión de incentivos para el sector marítimo. Además, algunas de las medidas propuestas podían generar fondos que podrían utilizarse en medidas contra el cambio climático en los países en desarrollo. En su 59º periodo de sesiones, el Comité había elaborado y adoptado un plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado (MEPC 59/24, anexo 16).

5.69 El Comité reconoció que, además de determinar un potencial de reducción considerable, en el segundo Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2009) se concluía también que las medidas de mercado eran instrumentos orientadores rentables, con una alta eficacia ambiental.

5.70 El Comité tomó nota de que en el plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado se indicaba lo siguiente: "el MEPC 60 seguirá examinando la metodología y los criterios de los estudios de viabilidad y evaluaciones del impacto en relación con el transporte marítimo internacional, atribuyendo prioridad al impacto general en los sectores marítimos de los países en desarrollo". El MEPC 60 había acordado que un grupo de expertos era la mejor solución disponible para llevar a cabo el estudio de viabilidad y la evaluación de las repercusiones de los mecanismos de mercado solicitados en el plan de trabajo, y se había pedido al Secretario General que constituyera el Grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado (MBM-EG) en consulta con el Presidente.

5.71 El informe del Grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado, que figura en el documento MEPC 61/INF.2, se presentó en una reunión especial, celebrada en la sala principal el lunes 27 de septiembre por la tarde.

5.72 El Comité examinó el documento MEPC 61/5/39 (Secretario General), sobre la labor del MBM-EG, que, junto con la sinopsis del informe, sirvió como compendio de los antecedentes de la constitución del Grupo y de la organización de su labor. El Comité tomó nota de lo siguiente:

El Secretario General había apelado a los Miembros y organizaciones a que contribuyeran a la financiación de la labor del Grupo y manifestó su agradecimiento a los que habían respondido positivamente a dicha petición. El Comité manifiesta su profundo agradecimiento a los donantes.

El Secretario General manifestó su satisfacción sobre el hecho de que el Grupo hubiera presentado su informe a tiempo, tal como había solicitado el Comité, y hubiera podido abordar todos los puntos de su mandato en el escaso tiempo del que dispuso. Acogió con agrado el esfuerzo significativo de evaluar a fondo las diversas propuestas para las posibles medidas de mercado, dio las gracias por ello, y felicitó al Grupo por presentar un estudio amplio y equilibrado.

El Secretario General dio las gracias a todos los que habían participado en la labor del Grupo, a título individual y colectivo, por los logros notables y los buenos resultados alcanzados. Dio las gracias especialmente al Presidente, Sr. Andreas Chrysostomou, así como a los coordinadores de los grupos de tareas: Sr. Andrew Pankowski (medio ambiente), Sr. Lars Robert Pedersen (transporte y marítimo), Sr. Leigh Mazany (repercusiones para el comercio y desarrollo y países en desarrollo) y Sr. Paul Sadler (y Sr. Gilberto Arias en ausencia del Sr. Sadler)

(administrativo y jurídico), por su dedicación y ardua labor para responder a las expectativas del Comité.

5.73 El Comité dio las gracias a todos los que habían participado en la labor del Grupo de expertos y expresó su agradecimiento a los que habían contribuido económicamente a la realización del ejercicio, a saber, los Estados Miembros y organizaciones con carácter de observador siguientes: Alemania, Canadá, Dinamarca, Noruega, Reino Unido, BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA, OCIMF y Consejo Mundial del Transporte Marítimo.

5.74 El Comité tomó nota de las correcciones siguientes de los documentos MEPC 61/INF.2 y MEPC 61/5/39:

- .1 Los párrafos 1.56 y 20.4 del documento MEPC 61/INF.2 deberían sustituirse por la versión inglesa del texto anterior. El párrafo 56 del documento MEPC 61/5/39 debería sustituirse por el siguiente:

"El Grupo alcanzó sus conclusiones por consenso, a excepción de algunos casos en los que la evaluación de los aspectos jurídicos y administrativos, entre otros, condujo a diferentes opiniones, tal como se señala en el informe."

- .2 La modificación propuesta para el párrafo 9.6 del documento MEPC 61/5/39 no afecta al texto en español.

El encabezamiento del párrafo 1.9.6 del documento MEPC 61/INF.2 debería sustituirse por el siguiente:

".6 The Global Emission Trading Scheme System (ETS) for international shipping proposal by Norway (MEPC 60/4/22)."

- .3 Debería añadirse el párrafo nuevo siguiente a continuación del párrafo 20 del documento MEPC 61/5/39:

"En el cuadro que figura más adelante se indican las reducciones de las emisiones en el sector, fuera del sector y totales, observadas al elaborar modelos relativos a las MBM para 2030, junto con los beneficios restantes y las posibles reducciones complementarias fuera del sector. En el cuadro también se indican los mecanismos que facilitan las reducciones en el sector y fuera del sector para cada MBM descrita en la sección inmediatamente anterior. Los valores indicados son los observados en las condiciones siguientes, tenidas en cuenta en la elaboración de modelos:".

La versión en inglés del párrafo anterior debería añadirse a continuación del párrafo 1.20 del documento MEPC 61/INF.2.

5.75 El Comité examinó el documento MEPC 61/INF.2, que contiene el informe completo del Grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado, y tomó nota de que:

- .1 tras seguir la metodología indicada en el mandato, el Grupo de expertos, otorgando prioridad a las repercusiones generales en los sectores marítimos de los países en desarrollo, había evaluado cada una de las

propuestas de MBM presentadas mediante los nueve criterios adoptados por el MEPC 60, que se indican en el párrafo 1.2 y en la sección 2;

- .2 el estudio del Grupo de expertos llegó en un periodo especialmente importante de las deliberaciones de la OMI sobre cómo abordar las emisiones de los gases de efecto invernadero del sector marítimo. Tal como se había señalado en el segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009), el transporte marítimo internacional contribuyó en un 2,7 % a las emisiones mundiales de CO₂ en 2007, y estaba previsto que esa contribución aumentara en el futuro debido al crecimiento estimado del comercio mundial;
- .3 las 10 propuestas analizadas abordaban las reducciones de GEI a través de la reducción de las emisiones en el sector del transporte marítimo y la reducción de emisiones fuera del sector mediante la captación de fondos que deben utilizarse para actividades de mitigación en otros sectores que contribuirían al objetivo general de reducir las emisiones mundiales de GEI. Las propuestas de MBM tienen como finalidad alcanzar objetivos similares, en mayor o menor medida, a través de metodologías diferentes;
- .4 la propuesta de Alemania no había sido examinada, dado que se trataba de una evaluación de las repercusiones y no se podía evaluar comparándola con los nueve criterios. Por tanto, se tomó como información para facilitar la evaluación de otras propuestas;
- .5 a fin de gestionar la labor en un plazo tan limitado, el Grupo había constituido cuatro grupos de tareas: medio ambiente, transporte y marítimo, administrativo y jurídico, y comercio y desarrollo y países en desarrollo; y
- .6 todas las propuestas tenían como objetivo determinar una MBM para reducir las emisiones de GEI y presentar conceptos válidos para conseguir reducciones rentables de las emisiones de GEI. No obstante, muchas de las cuestiones examinadas por el Grupo se complicaron por el hecho de que ninguna de las propuestas tenía la forma de un texto jurídico definitivo con el que evaluar los criterios administrativos y jurídicos facilitados por el MEPC.

5.76 El Comité tomó nota de las siguientes observaciones finales del MBM-EG:

- .1 La evaluación de las propuestas se ultimó como había solicitado el Comité de conformidad con el mandato.
- .2 El Grupo había extraído sus conclusiones por consenso a excepción de algunos casos que se señalan en el informe.
- .3 Los distintos niveles de madurez de las propuestas habían complicado la evaluación. Las propuestas con un nivel de madurez más elevado habían generado un mayor debate, en comparación con las que estaban menos elaboradas. Las propuestas carecían, en diversos grados, de pormenores suficientes para llevar a cabo la evaluación necesaria de cuestiones tales como la armonización internacional de la implantación, las fugas de carbono, los fraudes y el tráfico de los buques entre Estados que no sean Partes, entre otras. Estas cuestiones exigían una mayor consideración

- desde el punto de vista de la política para poder ser abordadas adecuadamente.
- .4 Las medidas propuestas requerirían una elaboración más a fondo para que, en un análisis comparable, pudieran evaluarse plenamente todas las repercusiones posibles.
 - .5 En todas las propuestas se abordaba la reducción de las emisiones de los GEI procedentes del transporte marítimo. Algunas de las propuestas iban más allá de la mitigación y fomentaban un mecanismo que aportara una contribución sustancial para hacer frente a los efectos adversos del cambio climático.
 - .6 Las propuestas incluían distintas maneras de reducir las emisiones que en algunos casos estaban centradas en las reducciones "en el sector" y en otros también incluían reducciones en otros sectores. En la evaluación de cada propuesta del informe se precisaba el alcance de tales reducciones.
 - .7 En el sector del transporte marítimo se disponía de medidas rentables, operacionales y técnicas para la reducción de las emisiones. No obstante, en muchos casos había barreras para la adopción de esas medidas.
 - .8 El Grupo había examinado el desarrollo sostenible de una manera holística, para que se convirtiera en una parte inherente de la evaluación, en vez de ser un criterio aislado.
 - .9 Las posibles consecuencias de la implantación de las distintas propuestas de MBM para el transporte marítimo internacional estaban directamente relacionadas con el rigor de las medidas propuestas. Con independencia de esa cuestión, el Grupo llegó a la conclusión de que todas las propuestas podían implantarse a pesar de las dificultades que acarrearía la introducción de nuevas medidas.
 - .10 La evaluación de las repercusiones de un aumento de los precios de los combustibles de los buques y los costos de los fletes indicaba que la implantación de las medidas propuestas afectaría a algunos países y productos más que a otros. En algunos casos, incluso pequeños aumentos de los costos podían tener unas consecuencias relativamente importantes. En el análisis no se tuvieron en cuenta los costos y beneficios económicos indirectos. Algunas de las medidas propuestas incluían mecanismos cuyo objetivo era proporcionar los medios para mitigar los efectos negativos.

5.77 El Comité tomó nota de que en el párrafo 3 del plan de trabajo del Comité para seguir examinando las medidas de mercado se decía lo siguiente:

- "3 teniendo en cuenta los resultados y las conclusiones de los estudios mencionados en el párrafo 2 *supra* y de otras contribuciones, el Comité podrá, si es posible a más tardar en el MEPC 61, indicar claramente qué medida de mercado desea seguir evaluando e identificar los elementos que podrían incluirse en tal medida;"

5.78 El Comité reconoció que los estudios arriba mencionados eran los estudios de viabilidad y evaluaciones de las repercusiones llevados a cabo por el Grupo de expertos, de los que se informa en el documento MEPC 61/INF.2. El Comité tomó nota de que gracias a

los resultados del estudio de viabilidad y evaluación de las repercusiones llevado a cabo por el Grupo de expertos se encontraba en una posición más favorable para indicar los mecanismos de mercado que deberían seguir evaluándose.

5.79 El Comité procedió a un intercambio de opiniones sobre las medidas de mercado que deberían seguir elaborándose o los elementos que deberían incluirse en tales medidas. No obstante, el Comité señaló que no había una opinión mayoritaria con respecto a cuál de los mecanismos de mercado debería seguir elaborándose y que, por lo tanto, sería necesario examinar la manera de progresar con la cuestión para que en el siguiente periodo de sesiones pudiera informarse de los progresos realizados a la vigésima séptima Asamblea, de conformidad con lo dispuesto en el plan de trabajo.

5.80 El Comité recordó que el MEPC 59, tras examinar un gran número de opiniones y de contribuciones sobre las medidas de mercado, sus ventajas y su eficacia ambiental, había acordado por mayoría que se necesitaba un mecanismo de mercado integrado en un conjunto de medidas amplio para una reglamentación eficaz de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional. Reconociendo que las medidas técnicas y operacionales no serían suficientes por sí solas para reducir de manera satisfactoria las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, y teniendo en cuenta que se preveía un crecimiento continuo del comercio mundial, el Comité había examinado medidas de mercado de conformidad con el plan de trabajo acordado en el MEPC 55.

5.81 El Comité deliberó sobre la manera de progresar con la elaboración de un mecanismo de mercado adecuado para el transporte marítimo internacional que tuviera en cuenta las necesidades y circunstancias especiales de los países en desarrollo. El Comité examinó la manera de progresar con la cuestión y acordó que era necesario que el proceso fuera transparente y estuviera abierto a todos.

5.82 El Comité tomó nota de que el plan de trabajo para seguir examinando las medidas de mercado decía lo siguiente: "Para poner en práctica el plan de trabajo de manera eficiente y eficaz, el Comité acordó asimismo que, en futuros periodos de sesiones, el Comité puede tener que elaborar procedimientos de trabajo adecuados para incluir estos aspectos".

5.83 Basándose en la propuesta de su Presidente, el Comité acordó que se celebrara una reunión de un grupo de trabajo interperiodos encargado de prestar al Comité un asesoramiento claro sobre el mecanismo de mercado que debería promoverse como posible instrumento obligatorio de la OMI.

5.84 El Comité elaboró y aprobó el mandato de la 3ª reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (GHG-WG 3), que figura en el anexo 7 del presente informe.

5.85 El Comité acordó que en la reunión interperiodos se tuvieran en cuenta los siguientes documentos sobre los mecanismos de mercado presentados durante el presente periodo de sesiones:

MEPC 61/5/16

Estados Unidos

Pormenores adicionales sobre la propuesta de los Estados Unidos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo internacional

MEPC 61/5/33	UICN	Información adicional sobre un mecanismo de reembolso para una medida de mercado para el transporte marítimo internacional
--------------	------	--

5.86 El Comité tomó nota de los siguientes documentos, que se habían presentado, pero que debido a las limitaciones de tiempo no se habían examinado. El Comité acordó mantener esos documentos en suspenso y que se tuvieran en cuenta en la reunión interperiodos, según proceda:

MEPC 61/5/19	India	Medidas de mercado – Carga injusta para los países en desarrollo
MEPC 61/5/24	China e India	Incertidumbres y problemas relacionados con las medidas de mercado
MEPC 61/5/28	República de Corea	Observaciones sobre el uso de créditos del Mecanismo para un desarrollo limpio en las medidas de mercado para el transporte marítimo internacional

Declaraciones de las delegaciones de la India y China

5.87 Las delegaciones de la India y China hicieron declaraciones sobre las medidas de mercado y sobre el informe del Grupo de expertos. A petición de dichas delegaciones, las declaraciones se recogen en el anexo 8.

Objetivo de reducción para el transporte marítimo internacional

5.88 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones se había examinado la cuestión de los niveles de reducción y se había acordado que se continuaría el debate en el presente periodo de sesiones. No obstante, debido a las limitaciones de tiempo, el Comité no pudo examinar la cuestión con más detenimiento, acordó volver a abordarla en el próximo periodo de sesiones e invitó a que se presentaran nuevas contribuciones que garantizaran unas deliberaciones bien fundadas a fin de progresar con la cuestión de manera satisfactoria.

Carbono negro

5.89 El Comité recordó que en su último periodo de sesiones, al examinar el documento MEPC 60/4/22, había deliberado sobre la necesidad de adoptar por separado medidas para reducir los efectos de las emisiones procedentes del transporte marítimo en la región del Ártico y sobre la forma de vincular esa cuestión con la labor general de prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, en el contexto del Anexo VI del Convenio MARPOL y la labor de la Organización sobre los GEI. Tras observar que no se habían presentado nuevos documentos sobre el particular en el periodo de sesiones actual, y para progresar con la cuestión, el Comité acordó invitar a las delegaciones y observadores interesados a que presentaran propuestas concretas con medidas específicas al BLG 15 (del 7 al 11 de febrero de 2011) en el marco del punto del orden del día del Subcomité titulado "Otros asuntos".

Otras cuestiones relacionadas con los GEI

5.90 Debido a las limitaciones de tiempo, el Comité acordó aplazar a su próximo periodo de sesiones el examen de los documentos MEPC 61/5/7 (IMarEST) – Coste marginal de reducción y rentabilidad de las medidas de eficiencia energética, y MEPC 61/5/13 (OCIMF) – Proyección de la trayectoria de emisiones para el transporte marítimo.

6 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

6.1 El Comité recordó que en el MEPC 60 había aprobado, para su adopción en el presente periodo de sesiones, proyectos de enmiendas a:

- .1 el Anexo III del Convenio MARPOL (Anexo III revisado del Convenio MARPOL) (MEPC 60/22, párrafo 10.3 y anexo 15); y
- .2 el Anexo VI del Convenio MARPOL (modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP) (MEPC 60/22, párrafo 4.50.1 y anexo 5).

6.2 El Comité tomó nota de que el 26 de marzo de 2010 el Secretario General había distribuido mediante la circular N° 3046 los textos de las enmiendas aprobadas, de conformidad con las disposiciones del artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL.

6.3 El Comité también recordó que el MEPC 60 había acordado, en principio, que se constituiría un grupo de redacción en el MEPC 61 a fin de introducir en el proyecto de enmiendas los cambios de redacción que fueran necesarios, antes de su adopción por el Comité.

Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL

6.4 El Comité tomó nota de que las propuestas de enmienda (MEPC 61/6) consistían en un nuevo Anexo III revisado del Convenio MARPOL, cuyo texto había sido elaborado por el Subcomité DSC a raíz de la decisión del MEPC 59 basada en la necesidad de revisar los criterios mediante los que se definen los contaminantes del mar en el Anexo III del Convenio MARPOL, con objeto de armonizarlos con el Sistema globalmente armonizado (SGA) recientemente revisado, y de revisar ciertas disposiciones sobre documentación que figuran en el Anexo con objeto de armonizarlas con las propuestas de enmienda a la regla VII/4 del Convenio SOLAS.

6.5 El Comité también tomó nota de que, en el MEPC 60, había decidido que el Anexo III revisado del Convenio MARPOL entraría en vigor el 1 de enero de 2014 con objeto de armonizar dicha fecha con el calendario previsto para la Enmienda 36-12 del Código IMDG.

6.6 El Comité acordó remitir el proyecto de enmiendas al Grupo de redacción para que este examinara los aspectos de redacción.

Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL

6.7 El Comité tomó nota de que las propuestas de enmienda (MEPC 61/6/1) al modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP tienen como objetivo documentar de manera clara y precisa el cumplimiento por parte del buque de lo dispuesto en las reglas 4 y 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL por lo que respecta a los valores del óxido de azufre (SO_x) o la posibilidad de utilizar acuerdos equivalentes dentro o fuera de una ECA, según sea el caso.

6.8 El observador de la IACS acogió con satisfacción las enmiendas y señaló a la atención del Comité el "Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP" (circular MEPC.1/Circ.718, publicada el 20 de abril de 2010), en particular la frase que figura en el párrafo 4 por la que "se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen el modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP **en cuanto les sea posible** cuando expidan el Suplemento de conformidad con el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL".

6.9 El observador indicó que ese asesoramiento debería considerarse en el contexto de las "Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI" (circular MSC-MEPC.5/Circ.6, publicada el 6 de agosto de 2009), e interpretó que la expresión "**en cuanto les sea posible**" significa en el momento en que debe realizarse la primera inspección, en vez de "inmediatamente".

6.10 La delegación de China, si bien declaró que acogía favorablemente las propuestas de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL, señaló a la atención del Comité las complicaciones que se planteaban debido a las múltiples fechas de entrada en vigor en la propuesta de modelo revisado del Suplemento IAPP.

6.11 El Comité acordó pedir al Subcomité FSI, en su calidad de responsable de esas circulares, que las actualizara tras la adopción de las propuestas de enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL.

6.12 El Comité acordó remitir el proyecto de enmiendas al Grupo de redacción para que este examinara los aspectos de redacción.

Constitución del Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

6.13 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, bajo la presidencia del Sr. Zafrul Alam (Singapur), con el siguiente mandato:

"Basándose en los documentos MEPC 61/6 y MEPC 61/6/1, y teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Pleno, se encarga al Grupo de redacción que:

- .1 examine y ultime los textos de las propuestas de enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL (Anexo III revisado del Convenio MARPOL) y al Anexo VI del Convenio MARPOL (modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP);
- .2 examine y ultime los dos proyectos de resoluciones MEPC para la adopción de los dos conjuntos de enmiendas al Anexo III y al Anexo VI del Convenio MARPOL, respectivamente; y
- .3 presente un informe por escrito al Pleno el jueves 30 de septiembre."

Informe del Grupo de redacción y medidas adoptadas por el Comité

6.14 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (MEPC 61/WP.11), el Comité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 tomó nota de la recomendación del Grupo de redacción, como respuesta a las observaciones de China, que figuran en el párrafo 6.10 *supra*, de que el Suplemento IAPP debería cumplimentarse a partir de *todas* las opciones disponibles, evitando así la necesidad de volver a expedir repetidamente el Suplemento a medida que pasan las distintas fechas indicadas;
- .2 refrendó la recomendación del Grupo de redacción de mejorar la redacción de los proyectos de reglas 8.1 y 8.2 del Anexo III del Convenio MARPOL y de que el texto de esas reglas enmendadas podría utilizarse en el futuro en otras disposiciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .3 adoptó, mediante la resolución MEPC.193(61), las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (el Anexo III revisado del Convenio MARPOL), que figuran en el anexo 9;
- .4 adoptó, mediante la resolución MEPC.194(61), las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP), que figuran en el anexo 10; y
- .5 encargó a la Secretaría que comprobara escrupulosamente que en las enmiendas no hubiera ninguna omisión de redacción y, de ser necesario, que incluyera los elementos ausentes en el texto definitivo de las enmiendas.

6.15 El Comité manifestó su agradecimiento al Sr. Zafrul Alam (Singapur) y a los miembros del Grupo de redacción por la labor realizada.

7 INTERPRETACIONES Y ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

7.1 El Comité tomó nota de que, en el presente periodo de sesiones, se habían recibido 16 documentos sustantivos y cuatro documentos informativos en relación con este punto del orden del día.

7.2 El Comité convino en examinar los documentos MEPC 61/7/3 (Estados Unidos), MEPC 61/7/4 (Alemania y otros), MEPC 61/7/6 (Estados Unidos), MEPC 61/7/8 (Japón), MEPC 61/7/11 (IACS) y MEPC 61/INF.9 (Estados Unidos), que tratan de cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código Técnico sobre los NO_x, en el marco del punto 4 del orden del día.

7.3 Respecto de los documentos restantes, el Comité acordó agruparlos en las siguientes categorías a fin de examinarlos:

- .1 en primer lugar, los documentos que tratan de los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Anexo V del

- Convenio MARPOL y las correspondientes observaciones (cinco documentos sustantivos y dos documentos informativos), a saber: MEPC 61/7/2 (Nueva Zelandia), MEPC 61/7/5 (Noruega), MEPC 61/7/10 (Estados Unidos), MEPC 61/7/12 (CSC), MEPC 61/7/13 (Estados Unidos), MEPC 61/INF.6 (Nueva Zelandia) y MEPC 61/INF.7 (Nueva Zelandia);
- .2 en segundo lugar, los documentos en los que se proponen enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL y las correspondientes observaciones (cuatro documentos sustantivos y un documento informativo), a saber: MEPC 61/7 (Alemania y otros), MEPC 61/7/9 y Add.1 (Bahamas y otros), MEPC 61/7/14 (WWF) y MEPC 61/INF.23 (Estados Unidos); y
 - .3 en tercer lugar, dos documentos sobre cuestiones relacionadas con el Anexo I del Convenio MARPOL (propuestas de interpretaciones unificadas y directrices), a saber: MEPC 61/7/1 (Alemania y otros) y MEPC 61/7/7 (República de Corea).

EXAMEN DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL

7.4 El Comité convino en examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y cuatro documentos que contienen observaciones sobre sus resultados antes de dar paso a un debate general, a fin de resolver, en la medida de lo posible, todas las cuestiones pendientes en el Pleno antes de constituir el Grupo de trabajo.

7.5 La delegación de Nueva Zelandia, en calidad de coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia, presentó el documento MEPC 61/7/2, que contiene los resultados de las deliberaciones del Grupo en el lapso interperiodos. El Comité tomó nota de que el Grupo había elaborado satisfactoriamente un proyecto revisado completo de Anexo V del Convenio MARPOL, que figura en los anexos 1 y 2 del informe, mientras que el anexo 3 contiene un resumen de las modificaciones introducidas en el Anexo V existente (con fines de referencia) y el anexo 4 contiene una lista de las modificaciones que es probable que sea necesario introducir en las Directrices existentes para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL una vez que se haya aprobado el texto revisado de dicho Anexo.

7.6 No obstante, el Grupo señaló varias cuestiones respecto de las cuales aún no se había adoptado una decisión y que el Comité debía continuar examinando, a saber (MEPC 61/7/2, párrafo 23):

- .1 la inclusión de los cadáveres de animales como un tipo de basuras que quedará regulado en el marco del Anexo V, junto con las condiciones de descarga relativas a la distancia de la costa, la profundidad del agua, el tratamiento antes de la descarga y el número de animales muertos que podrán descargarse;
- .2 si los buques deben estar en ruta durante la descarga de todos o algunos tipos de basuras cuya descarga se permita en la regla 3;
- .3 si debería permitirse la descarga en las zonas especiales de los residuos de carga contenidos en el agua de lavado de las bodegas de carga cuando el buque no sale de la zona especial entre el puerto de descarga y el siguiente puerto de carga;
- .4 si la eslora mínima de los buques obligados a llevar rótulos o señales debería ser 10 o 12 metros;

- .5 si los artes de pesca perdidos de acuerdo con las disposiciones de la regla 6 deberían notificarse a los Estados ribereños o los Estados de abanderamiento, además de la anotación que se haga en el Libro registro de basuras o el diario de navegación; y
- .6 si el agua de lavado de la cubierta debería estar dentro del ámbito de aplicación del Anexo V.

7.7 Al concluir su presentación, la Presidenta del Grupo de trabajo por correspondencia subrayó que, para poder ultimar el examen, el Comité debería facilitar instrucciones claras sobre las cuestiones expuestas anteriormente, ya que, de lo contrario, sería muy difícil ultimar el examen en el presente periodo de sesiones.

7.8 El Comité agradeció al Grupo de trabajo por correspondencia el positivo resultado de sus deliberaciones y felicitó a su Presidenta, la Sra. Alison Lane, por su incansable labor y su liderazgo eficaz.

7.9 La delegación de Noruega presentó el documento MEPC 61/7/5, en el que propuso que se elaboren categorías de contaminación y las correspondientes normas de descarga para los residuos de carga y que el Comité elabore un marco de reglamentación para el control de la descarga de residuos de carga que incluya anotaciones en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC). Por lo que respecta a la cuestión de los aditivos de limpieza que suelen estar presentes en el agua de lavado de las cubiertas, el GESAMP podría, en opinión de Noruega, encargarse de prestar asesoramiento al Subcomité DSC con objeto de elaborar un plan de aprobación para los agentes de limpieza utilizados en el lavado de tanques y cubiertas de los buques que transportan cargas sólidas a granel.

7.10 La delegación de los Estados Unidos presentó el documento MEPC 61/7/10, en el que se aborda la gestión de las cargas deterioradas, incluidos los cadáveres de animales, dentro del ámbito de aplicación del Anexo V del Convenio MARPOL. Los Estados Unidos señalaron que habían presentado un documento sobre el particular a los órganos del Convenio y el Protocolo de Londres y habían propuesto un cuestionario que se distribuiría a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a fin de recopilar más información sobre las cargas deterioradas a bordo de los buques, con objeto de que el Comité y los órganos del Convenio y el Protocolo de Londres puedan adoptar una decisión bien fundada en una etapa posterior.

7.11 En el documento MEPC 61/7/13, los Estados Unidos formularon observaciones sobre varias cuestiones que, a su parecer, es necesario continuar debatiendo en el Pleno antes de que se constituya el Grupo de trabajo. Se trata de cuestiones relacionadas con, entre otros, los siguientes temas: deberían mantenerse las definiciones originales del Anexo V actual; deberían mantenerse las expresiones que están definidas en la versión actual de las Directrices hasta que se hayan elaborado las enmiendas al Anexo V; deberían someterse a revisión las formulaciones propuestas para "desechos operacionales", "desechos de alimentos" y "residuos de carga"; es necesario continuar debatiendo la cuestión de los detergentes y de los artes de pesca; debería mantenerse la prohibición explícita respecto de la descarga de plásticos; los residuos de carga como contaminantes del mar deberían regularse mediante el Código IMSBC; y, en relación con las aves, el Anexo V debería estar armonizado con las reglas del Tratado Antártico.

7.12 La Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC), en su documento MEPC 61/7/12, expresó su apoyo a las opiniones de la Internacional Amigos de la Tierra (FOEI) durante el MEPC 60 (MEPC 60/6/8) y manifestó que, en su opinión, la revisión del Anexo V del Convenio MARPOL debería tratar, entre otras cosas, la armonización mundial de los sistemas de instalaciones portuarias de recepción; la incorporación de consideraciones ambientales en el Código IMSBC; la obligación de que todos los buques comerciales de navegación marítima (independientemente de su tamaño, e incluyendo los botes pesqueros) dispongan de un plan de gestión de basuras y de un Libro registro de basuras; y, en el caso de los artes de pesca perdidos, la prescripción de que el Estado ribereño en el cual ha ocurrido la pérdida adopte todas las medidas razonables para localizar y recuperar los artes perdidos.

7.13 El Comité tomó nota de la información que figura en los documentos MEPC 61/INF.6 y MEPC 61/INF.7, ambos presentados por Nueva Zelanda, que tratan, respectivamente, de las medidas adoptadas para reducir los detritos marinos y de los resultados de la investigación sobre la gestión de las basuras.

Análisis

7.14 Tras presentar todos los documentos, el Presidente señaló que el examen del Anexo V ya duraba varios años y que estaba muy retrasado. Recalcó que sería lamentable que, en principio, no pudiera aprobarse el Anexo V revisado del Convenio MARPOL durante el presente periodo de sesiones a fin de distribuirlo para su adopción durante el MEPC 62, en julio de 2011, aunque tuviera secciones entre corchetes, que podrían resolverse debatiéndolas más a fondo en el Pleno durante el MEPC 62.

7.15 El Vicepresidente del Subcomité DSC, en nombre de su Presidenta, informó al Comité de que, en el contexto de las propuestas de Noruega (MEPC 61/7/5), los Estados Unidos (MEPC 61/7/13) y la CSC (MEPC 61/7/12), desearía señalar a la atención del Comité que, si el Comité decidiera abordar la elaboración de criterios y perfiles de peligrosidad para determinar cargas a granel como contaminantes del mar, dicha labor debería ser coordinada por el Subcomité DSC, dado que afectaría al Código IMSBC.

7.16 A tal respecto, el Comité tomó nota de la información facilitada por el Presidente respecto de las decisiones adoptadas por el DSC 15 (13 a 17 de septiembre de 2010) sobre una cuestión conexa, tal como se refleja en el proyecto de informe de dicha reunión (DSC 15/WP.1, párrafos 4.19 y 4.20):

"Criterios de clasificación de todas las cargas sólidas a granel y de los posibles riesgos ambientales conexos"

4.19 El Subcomité examinó una propuesta de Australia (DSC 15/4/11), en la que se destaca la posible cuestión de que no todas las cargas sólidas transportadas a granel puedan clasificarse adecuadamente como se exige en la regla VII/7 del Convenio SOLAS por los riesgos ambientales que entrañan y se propone que el asunto se señale a la atención del MEPC 61, y tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia del MEPC sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL (MEPC 61/7/2) había incluido una disposición específica sobre los residuos de la carga y, en particular, había recomendado que se elaboraran directrices nuevas (en lugar de enmendar el Código IMSBC) para tratar la clasificación de los residuos de la carga que podrían ser perjudiciales para el medio marino.

4.20 *Teniendo en cuenta que esta cuestión es compleja y que el MEPC debe resolverla aún, el Subcomité acordó aguardar a los resultados del MEPC 61 sobre el particular y alentó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que plantearan sus inquietudes en el periodo de sesiones mencionado cuando se examine el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, teniendo presente que el Subcomité no ha recibido instrucción alguna de que adopte medidas sobre este asunto. En este contexto, el Presidente recomendó a las delegaciones interesadas en seguir examinando esta cuestión que presentaran una justificación para un instrumento nuevo, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, a fin de que la examinara el MEPC 62."*

7.17 El Comité, tras examinar la información antedicha, acordó encargar al Subcomité DSC que examinara la cuestión, así como la conveniencia de utilizar los criterios ambientales del GESAMP o del SGA, teniendo en cuenta las propuestas recogidas en los documentos MEPC 61/7/5, MEPC 61/7/13 y MEPC 61/7/14, en el marco del punto de su orden del día titulado "Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel ", y a que diera cuenta de los resultados al Comité en un periodo de sesiones futuro.

7.18 En el examen que se llevó a cabo a continuación, el Comité centró sus deliberaciones en las cuestiones señaladas por el Grupo de trabajo por correspondencia (que figuran en el párrafo 7.6 *supra*) y adoptó las siguientes decisiones:

- .1 la inclusión de los cadáveres de animales como un tipo de basuras debería estar regida por el Anexo V, y las condiciones de descarga deben ser relativas a la distancia de la costa, la profundidad del agua, el tratamiento antes de la descarga y el número de animales muertos que podrán descargarse; además, tomó nota de la opinión de que, en algunos casos, debido al elevado número de animales que mueren o a la causa de la muerte, podría ser necesario tratar los cadáveres de animales en el marco de un mecanismo alternativo, como el Convenio de Londres/Protocolo de Londres (LC/LP);
- .2 los buques deben estar en ruta durante la descarga de todos los tipos de basuras cuya descarga está permitida según el proyecto de regla 3, con la posible excepción de los desechos de alimentos;
- .3 aunque la cuestión de la clasificación del riesgo ambiental en categorías y el tratamiento de los residuos de cargas sólidas se remitan al Subcomité DSC para que los examine, la finalización de dicha categorización llevará un tiempo considerable. En consecuencia, se pidió al Grupo de trabajo que examinara el texto de las condiciones para la descarga de residuos de carga teniendo en cuenta la necesidad de disponer de una solución inmediata que también permita la introducción de posibles enmiendas o la incorporación de un nuevo plan de clasificación en categorías en una etapa posterior;
- .4 la eslora mínima de los buques que deben llevar rótulos o señales debería continuar siendo de 12 metros;
- .5 los artes de pesca perdidos de conformidad con las disposiciones del proyecto de regla 6 deberían notificarse a los Estados ribereños y a los Estados de abanderamiento, además de hacer la correspondiente anotación en el Libro registro de basuras o en el diario de navegación; y

- .6 los aditivos y agentes de limpieza contenidos en el agua de lavado de la cubierta deberían estar sujetos a lo estipulado en el Anexo V.

7.19 La delegación del Japón subrayó que, a fin de garantizar el cumplimiento de las prescripciones más estrictas que se prevé que contenga el Anexo V revisado, incluida una prohibición general para la descarga de basuras, era necesario abordar el grave problema que sigue representando la falta o la insuficiencia de las instalaciones de recepción. Al parecer de la delegación, se debería instar a las Partes en el Anexo V del Convenio MARPOL a que garanticen la provisión de instalaciones de recepción adecuadas; se debería alentar a los buques a que notifiquen todas las insuficiencias de dichas instalaciones; y podrían elaborarse orientaciones provisionales para los buques que no pueden entregar basuras a instalaciones de recepción por ser estas insuficientes o porque no hay instalaciones de recepción.

Constitución del Grupo de trabajo sobre el examen del Anexo V del Convenio MARPOL

7.20 El Comité acordó constituir el Grupo de trabajo bajo la coordinación de la Sra. Alison Lane (Nueva Zelanda), y le asignó el siguiente mandato:

Se encargó al Grupo de trabajo que, teniendo en cuenta todos los documentos pertinentes, así como las observaciones y decisiones del Pleno, tuviera a bien:

- .1 seguir elaborando y ultimar el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL (el Anexo V revisado), basándose en el texto preparado por el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos (MEPC 61/7/2);
- .2 teniendo en cuenta los debates del Pleno sobre la notificación de los artes de pesca perdidos, definir los tipos de artes que deberían estar sujetos a dichas prescripciones de notificación; y
- .3 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 30 de septiembre de 2010.

Resultados del Grupo de trabajo

7.21 El Comité examinó y aprobó el informe del Grupo de trabajo (MEPC 61/WP.12) en general y, en particular:

- .1 tomó nota de que el Grupo había podido finalizar el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL, aunque quedaban cuestiones por resolver (en el texto figuran entre corchetes), que sería necesario examinar más a fondo antes de adoptar las enmiendas;
- .2 tomó nota de la prescripción del Grupo de introducir enmiendas en las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL, y de la propuesta de constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos para iniciar la labor al respecto;
- .3 tomó nota de las otras posibles enmiendas que procedería introducir, a las que se hace referencia en el párrafo 10 del informe;

- .4 tomó nota de la necesidad de examinar más a fondo las condiciones para la descarga de cadáveres de animales, teniendo en cuenta la información que faciliten las Administraciones en el lapso interperiodos sobre las prácticas actuales; y
- .5 tomó nota de que estaba por resolver la cuestión de la posible inclusión de los peces que mueran durante el transporte como carga viva.

7.22 Tras tomar nota de las cuestiones anteriores, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques (el Anexo V revisado del Convenio MARPOL), que figura en el anexo 11, con objeto de distribuirlo para su adopción en el MEPC 62; y
- .2 acordó volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Reino Unido*, tras reconocer que, con el establecimiento temprano del Grupo, se aprovecharía la reciente labor de colaboración y el elevado grado de familiarización que muchas delegaciones tienen con las reglas, con el siguiente mandato:
 - .2.1 iniciar un examen de las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL, a partir del proyecto de texto del Anexo V revisado, teniendo en cuenta los debates, observaciones y decisiones del Grupo de trabajo, recogidos en su informe;
 - .2.2 si se dispone de tiempo, iniciar un examen de las Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras, a partir del proyecto de texto del Anexo V revisado; y
 - .2.3 presentar un informe sobre la marcha de la labor al MEPC 62.

7.23 Además, el Comité tomó nota de la petición de la delegación de los Estados Unidos de que se refine la expresión "artes de pesca", utilizada en la definición de "basuras" del proyecto de enmiendas, a fin de que refleje con mayor exactitud que se refiere a artes de pesca perdidos, desechados o abandonados; y acordó incluir el cuestionario sobre las características de las cargas deterioradas y su eliminación (anexo del documento MEPC 61/7/10) en el anexo 12 del presente informe, a la vez que animaba a los Gobiernos Miembros y a los observadores a que lo distribuyeran y presentaran las respuestas y otra información pertinente para su examen en el MEPC 62.

7.24 El Comité, tras tomar nota de que la Presidenta del Grupo de trabajo había indicado que entre el periodo de sesiones actual y el MEPC 62 habría margen para seguir puliendo el texto y armonizarlo con los Convenios existentes, manifestó su agradecimiento al Grupo de trabajo por la excelente labor realizada, que llevó a la finalización del proyecto de enmiendas al Anexo.

*

Coordinadora:

Sra. Lorraine Weller
Maritime and Coastguard Agency
Bay 2/08 Spring Place
105 Commercial Road
Southampton, SO15 1EG
Teléfono: +44(0)23 8032 9503
Correo electrónico: lorraine.weller@mcga.gov.uk

PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL

7.25 El Comité recordó que, en el MEPC 60, se había debatido la propuesta de los Estados del mar Báltico de enmendar el Anexo IV del Convenio MARPOL con el objetivo de incorporar el concepto de zonas especiales y de establecer la prohibición de descargar aguas sucias de los buques de pasaje dentro de esas zonas, excepto en el caso de que se cumplan nuevas normas estrictas sobre la concentración de nutrientes en el efluente de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias de los buques. En caso contrario, los buques podrían descargar aguas sucias en las instalaciones portuarias de recepción de los puertos del mar Báltico. Finalmente, se propuso que se designara el mar Báltico como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL.

7.26 El Comité tomó nota de que una mayoría de las delegaciones que intervinieron en el debate durante el MEPC 60 había aceptado la propuesta, pero que deberían abordarse algunas inquietudes, como la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción para grandes cantidades de aguas sucias procedentes de los buques de pasaje en todos los puertos pertinentes de la zona y la disponibilidad, para su instalación a bordo de los buques, de nuevos tipos mejorados de instalaciones de tratamiento de aguas sucias.

7.27 El Comité también tomó nota de que el MEPC 60 había convenido en que la mejor manera de avanzar era que los ponentes tuvieran en cuenta dichas inquietudes y que afinaran su propuesta presentando un documento suplementario al MEPC 61 a fin de que se aprobara y posteriormente se distribuyera para su adopción durante el MEPC 62.

7.28 La delegación de Finlandia, en nombre de todos los países del mar Báltico, presentó el documento MEPC 61/7, en el que se ofrece la información adicional solicitada por el Comité en el periodo de sesiones anterior (la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción, la propuesta de normas para las instalaciones de tratamiento de a bordo, la aplicabilidad a los buques de pasaje únicamente, la entrada en vigor a condición de que existan instalaciones portuarias de recepción adecuadas). Por lo que respecta a la suficiencia de las instalaciones portuarias de recepción, la delegación se centró en las medidas que habían tomado los países de la Comisión de Helsinki con la adopción en 2010 de una guía para modernizar las instalaciones de los puertos pertinentes, y señaló que la introducción del nuevo artículo 12*bis*, en virtud del cual la nueva zona entraría en vigor solamente cuando se habilitaran instalaciones de recepción adecuadas, muestra el compromiso de todos los países del mar Báltico por hacer todo lo que esté en su poder por reducir los nutrientes que se descargan en el mar y, con ello, dar respuesta también a las principales preocupaciones manifestadas por el sector. Por lo que respecta a las instalaciones de tratamiento de a bordo, la delegación transmitió la información que le habían dado los fabricantes, a saber, que pueden satisfacer las prescripciones propuestas y que las normas que se recogen en la propuesta son iguales a las aplicables a las instalaciones de tratamiento en tierra en las ciudades en las que hacen escala a los buques de pasaje y cruceristas. Las medidas propuestas se centran en los buques de pasaje debido a que esos buques son verdaderas ciudades flotantes, con capacidad para transportar más de 5 000 personas a bordo, que suponen casi dos tercios de los nutrientes que se descargan en el mar. La delegación recalcó que, si bien la cantidad total de descarga de nutrientes procedentes del transporte marítimo no es grande, la contaminación procedente de fuentes localizadas es elevada a lo largo de las rutas de navegación.

7.29 La delegación observadora de la CLIA presentó el documento MEPC 61/7/9, en el que se reiteran las inquietudes manifestadas por el sector durante el MEPC 60 con el apoyo de varias delegaciones, entre las que cabe destacar: la insuficiencia actual de las instalaciones portuarias de recepción para grandes cantidades de aguas sucias procedentes

de buques de pasaje, la falta de pruebas científicas sobre la necesidad de implantar las medidas propuestas, la inexistencia de tecnologías para nuevas instalaciones de tratamiento de aguas sucias más rigurosas que puedan tratar los nutrientes, la necesidad de elaborar nuevas especificaciones para que los fabricantes puedan poner a punto las nuevas instalaciones y la percepción de que es "injusto" centrarse en un sector que descarga menos del 1 % de todos los nutrientes que se evacúan en el mar Báltico. Asimismo, los ponentes sostuvieron que las medidas de carácter voluntario que ya se han introducido ofrecían una solución adecuada al problema.

7.30 El Comité tomó nota del documento MEPC 61/7/9/Add.1 (inglés solamente), en el que se añade Liberia a la lista de ponentes del documento MEPC 61/7/9.

7.31 La delegación observadora del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) presentó, en apoyo de la propuesta de los Estados del Báltico, el documento MEPC 61/7/14, en el que se señala, entre otras cosas, que en la actualidad la eutrofización, las proliferaciones de algas y, como resultado de ello, las zonas en las que se agota el oxígeno (cerca de 100 000 km²), son una amenaza real para el mar Báltico. Por otra parte, mientras que se trata de poner límite a las descargas de fuentes terrestres, continúan aumentando las descargas procedentes de los buques de pasaje.

7.32 El Comité tomó nota del documento MEPC 61/INF.23 (Estados Unidos), en el que se describe un aviso publicado recientemente en relación con su programa nacional para la reglamentación de las descargas de aguas sucias de los buques.

Análisis

7.33 La delegación del Reino Unido propuso que el Comité debería dejar claro que eran dos las cuestiones propuestas y que era importante que ambas se abordaran por separado. La primera cuestión es la instauración de la posibilidad de designar zonas especiales en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL y la segunda es si la información contenida en el documento justificaba que el mar Báltico se constituyera en una de esas zonas especiales.

La delegación, con el apoyo de otras delegaciones, señaló que gran parte de la información adicional de la propuesta, como la enmienda al Anexo IV del Convenio MARPOL y la propuesta de otra circular MEPC que recoja las normas relativas a las instalaciones de tratamiento de aguas sucias de los buques cruceristas que navegan en zonas especiales, estaba tan estrechamente ligada al ejemplo concreto del mar Báltico que no podía constituir un punto de partida apropiado para una prescripción genérica aplicable a futuras propuestas de zonas especiales en virtud del Anexo IV para otras zonas marítimas que posiblemente tuvieran condiciones y prescripciones ecológicas y ambientales diferentes. La delegación del Reino Unido, en particular, no podía apoyar que las prescripciones genéricas de las zonas especiales se aplicaran solamente a un tipo de buque. Sin embargo, era posible aceptar una restricción de ese tipo en propuestas de zonas concretas, siempre que se demostrara de manera inequívoca que había una justificación sólida.

Además, les preocupaba que hubiera cuestiones pendientes en los pormenores de la propuesta específica que era necesario perfilar y analizar más a fondo, además de demostrar que las instalaciones de recepción tiene una capacidad adecuada, para poder aprobar que el mar Báltico se constituya como una zona especial en virtud de una disposición genérica para zonas especiales del Anexo IV del Convenio MARPOL.

7.34 En el debate que se mantuvo a continuación, el Comité reconoció que, durante el MEPC 60, había adoptado las decisiones de principio básicas para aceptar la propuesta de enmendar el Anexo IV del Convenio MARPOL con objeto de incluir el concepto de zonas

especiales, designar el mar Báltico como zona especial e imponer una norma estricta para la descarga en el mar Báltico de nutrientes presentes en las aguas sucias de los buques de pasaje. Así pues, no convendría volver a abrir el debate sobre esas cuestiones, dado que han pasado a ser principios ya decididos por el Comité.

7.35 Tras debatir sobre el particular, el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL (Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques), que figura en el anexo 13, con objeto de distribuirlo para su adopción en el MEPC 62.

7.36 Tras reconocer que, debido a las nuevas prescripciones, sería preciso actualizar las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55)), el Comité decidió encargar al Subcomité DE que efectuase la labor y, a ese respecto, aprobó la inclusión de un nuevo resultado no previsto en el plan de trabajo del Subcomité sobre la "Revisión de la resolución MEPC.159(55)" y en el orden del día del DE 55, tras lo cual fijó en 2012 la fecha prevista de ultimación.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

7.37 La delegación de Dinamarca, en nombre de los copatrocinadores, presentó el documento MEPC 61/7/1, que contiene el texto del proyecto de orientaciones para la consignación de operaciones en el Libro registro de hidrocarburos. A este respecto, el Comité recordó que se había presentado un anteproyecto al MEPC 60, periodo en el que se debatió la cuestión al proponer INTERTANKO varios ajustes técnicos a fin de que el proyecto de directrices, como se denominaban a la sazón, fuera compatible con sus propias directrices, publicadas hacía mucho tiempo y utilizadas ampliamente por el sector. El MEPC 60 aceptó ese enfoque pero, dada la falta de tiempo, no fue posible confeccionar un texto enmendado a tiempo. Las delegaciones y observadores interesados habían trabajado juntos durante el lapso interperiodos y el resultado de su labor estaba ahora ante el Comité.

7.38 Tras un breve debate, el Comité aprobó las Orientaciones para la consignación de operaciones en el Libro de registro de hidrocarburos, parte I, con la inclusión de algunas enmiendas propuestas, y pidió a la Secretaría que publicara la circular MEPC.1/Circ.736 para distribuir dichas Orientaciones.

7.39 La delegación de la República de Corea presentó el documento MEPC 61/7/7, que contiene una propuesta para actualizar las interpretaciones unificadas existentes de las reglas 12.2, 12.3 y 12.4 del Anexo I del Convenio MARPOL, tras la adopción de enmiendas a dichas reglas (MEPC 187(59)), que entrarán en vigor el 1 de enero de 2011.

7.40 Tras los pertinentes debates, el Comité aprobó con modificaciones la interpretación unificada de la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 14 del presente informe.

8 IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN, EL PROTOCOLO DE COOPERACIÓN-SNPP Y LAS RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA CONFERENCIA

8.1 El Comité examinó los siguientes siete documentos en el marco de este punto del orden del día: MEPC 61/8 (Secretaría), Antecedentes de la constitución del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y las prescripciones relativas a la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y SNPP; MEPC 61/8/1 (Nigeria), Manual sobre la contaminación por hidrocarburos, parte I –

Prevención; MEPC 61/8/2 (Secretaría), Documento de orientación sobre el establecimiento de un sistema de gestión de sucesos; MEPC 61/8/3 (Secretaría), Apoyo y asistencia a los Estados Miembros en respuesta al suceso de la plataforma del golfo de México; MEPC 61/8/4 (Suecia), Labor de alta prioridad relacionada con las SNPP y los hidrocarburos; MEPC 61/8/5 (Federación de Rusia), Ejercicio complejo internacional sobre lucha contra sucesos marítimos y derrames de hidrocarburos en la región septentrional del mar Caspio ("Caspiy 2010"); y MEPC 61/WP.1, Informe de la undécima reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

Antecedentes de la constitución del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y las prescripciones relativas a la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y SNPP

8.2 El Comité recordó que el MEPC 60, tras examinar el informe de la décima reunión del Grupo técnico y a raíz de los debates que se mantuvieron, había pedido a la Secretaría que preparara un documento en el que se expusieran los antecedentes de la constitución del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, su mandato y su modalidad de funcionamiento, a fin de responder a las inquietudes planteadas por algunas delegaciones en los últimos periodos de sesiones del Comité, y que sentara las bases para profundizar en los debates en el MEPC 61.

8.3 El Comité, tras examinar el documento MEPC 61/8, presentado por la Secretaría, tomó nota de la opinión de la mayoría de las delegaciones presentes y acordó que el Grupo técnico debería mantener su formato actual y celebrar sus reuniones la semana anterior al MEPC.

8.4 El Comité acordó también que el Grupo técnico debería seguir trabajando con arreglo a su mandato actual, que figura en el anexo 1 del documento MEPC 61/8.

Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención

8.5 El Comité recordó que en el MEPC 54 había examinado la propuesta de examinar y actualizar el Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención, cuya edición estaba agotada.

8.6 El Comité recordó también que, tras deliberar sobre la necesidad de actualizar el Manual, dado el gran número de publicaciones del sector que actualizaban la información que facilita, había dado el visto bueno a la revisión y remitido el asunto al Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, para que lo examinara en su quinta reunión (MEPC 54/21).

8.7 El Comité recordó asimismo que en el MEPC 60 había observado que se esperaba que el 1 de enero de 2011 entraran en vigor las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la Prevención de la contaminación durante el trasbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar, adoptadas en el MEPC 59 (resolución MEPC.186(59)), y que, de conformidad con la nueva regla 41.2, los petroleros deberán disponer de un plan de operaciones de buque a buque para el cual se debería tomar en consideración la información que figura en las directrices de mejores prácticas para las operaciones de buque a buque indicadas por la Organización, tales como el "Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, parte I". El MEPC 60 acordó posteriormente que hasta que el proyecto definitivo del Manual se examinase en el MEPC 61, el plan de operaciones de buque a buque podría, mientras tanto, ser aprobado haciendo uso del proyecto del Manual que figura en el anexo del documento MEPC/OPRC-HNS/TG 10/3/1.

8.8 El Comité, al examinar el documento MEPC 61/8/1 (Nigeria), que contiene el proyecto definitivo del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte I – Prevención, elaborado por el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, tomó nota de que la nueva versión actualizaba de manera considerable la información recogida en la anterior edición.

8.9 Al examinar el contenido del proyecto de texto, algunas delegaciones, si bien apoyaban en general el texto del Manual, manifestaron que era necesario asegurarse de que el capítulo 8 (Operaciones de petroleros en aguas cubiertas de hielo) quedaba armonizado con el Código de navegación polar obligatorio, una vez que se ultime, y que dicho capítulo no rebasaba las disposiciones recogidas en el nuevo capítulo 8 del Anexo I del Convenio MARPOL, relativas al trasbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar.

8.10 A continuación, el Comité reconoció que cualquier retraso en la ultimación del Manual crearía dificultades a la hora de elaborar los planes de operaciones de buque a buque prescritos para los petroleros, a fin de cumplir lo dispuesto en la resolución MEPC.186(59), que entraría en vigor el 1 de enero de 2011.

8.11 Para reconciliar las dos prescripciones, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de texto del Manual, que figura en el anexo del documento MEPC 61/8/1, en su forma enmendada, teniendo en cuenta las observaciones recibidas con respecto a la sección 3.2;
- .2 tomó nota de que sería necesario enmendar el texto en el futuro, habida cuenta de la elaboración del Código de navegación polar obligatorio; y
- .2 encargó a la Secretaría que introdujera las últimas correcciones de estilo, encontrara e incluyera fotografías y contenido gráfico y preparara el documento para su publicación a través del Servicio de Publicaciones de la OMI.

Documento de orientación sobre el establecimiento de un sistema de gestión de sucesos

8.12 El Comité recordó que, en el MEPC 56, había aprobado una propuesta de elaboración de directrices internacionales sobre un sistema de mando para la gestión del suceso (ICS) durante la respuesta a un derrame de hidrocarburos y un documento adjunto sobre las responsabilidades inherentes al ICS, basándose en dos documentos presentados por los Estados Unidos, y posteriormente había remitido esta cuestión al Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP (MEPC 56/7/2 y MEPC 56/7/4).

8.13 El Comité recordó también que, en el MEPC 57, había sancionado la recomendación del Grupo técnico de refundir esos dos documentos en un solo manual.

8.14 Tras examinar el documento MEPC 61/8/2 (Secretaría), que contiene el proyecto de texto del documento de orientación sobre el establecimiento de un sistema de gestión de sucesos (IMS), ultimado por el Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, el Comité:

- .1 aprobó el proyecto de texto definitivo del documento de orientación; y
- .2 encargó a la Secretaría que introdujera las últimas correcciones de estilo, encontrara e incluyera fotografías y contenido gráfico y preparara el documento para su publicación a través del Servicio de Publicaciones de la OMI.

Apoyo y asistencia a los Estados Miembros en respuesta al suceso de la plataforma del golfo de México

8.15 El Comité, tras examinar la información presentada por la Secretaría sobre el apoyo y la asistencia que brinda la Organización a los Estados Miembros en respuesta al suceso de la plataforma del golfo de México (MEPC 61/8/3):

- .1 tomó nota de la información facilitada; y
- .2 respaldó el apoyo de la Secretaría a los respectivos países en respuesta al suceso.

8.16 El Comité manifestó su agradecimiento al Secretario General, la Secretaría y, en particular, a los Directores de la División del Medio Marino y de la División de Cooperación Técnica por el apoyo brindado a las Bahamas, Cuba y los Estados Unidos y, en ese contexto, destacó la utilidad de la red del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación–SNPP.

Labor de alta prioridad relacionada con las SNPP y los hidrocarburos

8.17 Tras examinar el documento MEPC 61/8/4 (Suecia), en el que se dan las claves para el establecimiento de un sistema de respuesta a sucesos relacionados con los hidrocarburos y las SNPP, el Comité tomó nota de que incluía un análisis de las carencias de los recursos de información disponibles y una lista de medidas prioritarias para colmar estas carencias, en particular en el caso de las SNPP.

8.18 Al examinar el contenido del documento, el Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por la delegación de los Países Bajos, con el apoyo de otras delegaciones, por el hecho de que en el documento no se observaba el procedimiento necesario aplicable a los puntos no previstos del programa de trabajo en virtud del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel. Tras recibir la aclaración de la delegación de Suecia sobre su intención y tomar nota de que no se pedía la adopción de ninguna medida, excepto que se analizara el documento y se estableciera un orden de prioridad, el Comité lo remitió al Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación–SNPP, al que encargó que lo evaluara y clasificara por orden de prioridad la información y presentara los resultados de ese análisis al MEPC 63 para un examen más a fondo.

Ejercicio complejo internacional sobre lucha contra sucesos marítimos y derrames de hidrocarburos en la región septentrional de mar Caspio ("Caspiy 2010")

8.19 Tras examinar el documento MEPC 61/8/5 (Federación de Rusia), el Comité tomó nota de la información facilitada sobre el ejercicio complejo internacional sobre lucha contra sucesos marítimos y derrames de hidrocarburos en la región septentrional de mar Caspio ("Caspiy 2010"), organizado por la Federación de Rusia en junio de 2010.

Informe de la undécima reunión del Grupo Técnico sobre el Convenio de cooperación y el Protocolo de cooperación-SNPP

8.20 El Comité tomó nota de que la undécima reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de cooperación y el Protocolo de cooperación-SNPP se había celebrado del 20 al 24 de septiembre de 2010 bajo la presidencia del Sr. Nick Quinn (Nueva Zelanda), y de que el informe del Grupo se había publicado con la signatura MEPC 61/WP.1.

8.21 El Comité aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 tomó nota de que, en el su undécima reunión, el Grupo técnico había concluido los siguientes puntos del programa de trabajo, que se presentarían al MEPC 62 para su aprobación:
 - .1 la Guía operacional sobre la utilización de sorbentes;
 - .2 el instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos de hidrocarburos;
 - .3 las Directrices para la lucha contra los derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas; y
 - .4 las Orientaciones conjuntas OMI-IPIECA sobre la cartografía de las zonas sensibles para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
- .2 tomó nota de los avances realizados en cuanto a las Orientaciones sobre el funcionamiento sin riesgos y las normas de funcionamiento del equipo para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
- .3 tomó nota de los avances conseguidos en cuanto a la ultimación del Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con las SNPP, a fin de que la TG 12 concluya esta labor para su posterior aprobación en el MEPC 62;
- .4 sancionó la opinión del Grupo en cuanto a la elaboración de las Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos hundidos y técnicas de remoción;
- .5 sancionó la propuesta del Grupo para avanzar en la labor relacionada con la actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes, teniendo en cuenta las experiencias recientes en la lucha contra los sucesos de la plataforma **Deepwater Horizon** y del pozo de Montara;
- .6 tomó nota de los avances realizados por el Grupo con respecto a la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve y a la incineración in situ mar adentro;
- .7 refrendó la propuesta del Grupo sobre la elaboración de un método para efectuar evaluaciones del riesgo ambiental y de las ventajas de la respuesta, a fin de complementar la labor ya realizada en esta esfera;
- .8 tomó nota del examen por el Grupo de los avances de la ISCO en cuanto a la elaboración de un programa de acreditación para la formación y acreditación independientes de empresas de lucha contra derrames en aguas interiores;
- .9 refrendó la propuesta del Grupo para seguir definiendo los criterios de compilación y clasificación de la información sobre los sucesos en los que estén involucradas las SNPP y las lecciones extraídas;

- .10 siguió instando a las delegaciones a que presenten información para continuar ampliando el inventario de recursos de información sobre cuestiones relacionadas con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP;
- .11 encomió el constante apoyo de la Secretaría a las conferencias trienales sobre derrames de hidrocarburos;
- .12 instó a los Estados Miembros y a otras partes interesadas a que compartan los instrumentos y los productos que pudieran internacionalizarse para un uso más amplio, en particular en los países en desarrollo;
- .13 aprobó el proyecto de programa de trabajo y de orden del día provisional de la decimosegunda reunión del Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y la programación de la decimosegunda reunión de dicho Grupo durante la semana anterior al MEPC 62; y
- .14 tomó nota con satisfacción de la elección del Sr. Alexander von Buxhoeveden (Suecia), como Presidente, y de la reelección del Sr. Suh Woo Rack (República de Corea), como Vicepresidente, del Grupo técnico para el año 2011.

Expresión de agradecimiento

8.22 El Comité manifestó su agradecimiento y reconocimiento al Sr. Nick Quinn, de Nueva Zelandia, por su extraordinario liderazgo y apoyo enérgico al Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP durante su mandato como Presidente y le deseó lo mejor en su futuro profesional.

9 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

Designación del estrecho de Bonifacio como zona marina especialmente sensible

9.1 El Comité examinó la propuesta presentada por Francia e Italia (MEPC 61/9 y MEPC 61/INF.26) para que se designe el estrecho de Bonifacio como zona marina especialmente sensible (ZMES) de conformidad con las Directrices revisadas sobre las ZMES (resolución A.982(24)).

9.2 El Comité tomó nota de que los principales motivos por los que se presentó la propuesta eran los siguientes:

- .1 las características ecológicas, ambientales, económicas y culturales de la zona se ven seriamente amenazadas por el transporte marítimo internacional que atraviesa esas aguas;
- .2 la riqueza y la vulnerabilidad de la región, así como la necesidad de que cuente con protección internacional, han sido reconocidas oficialmente por la comunidad internacional desde 1989, momento en que la Asamblea de la OMI recomendó a sus Estados Miembros que prohibieran o, en todo caso, desalentaran enérgicamente el tránsito de buques por el estrecho. Desde 1993 los Estados ribereños (Francia e Italia) han tomado medidas para prohibir el paso de buques que transportan mercancías peligrosas y

tóxicas. En Italia, el Gobierno concluyó en 2001 un acuerdo voluntario con el sector del transporte marítimo nacional mediante el cual este último se comprometía a utilizar únicamente buques que no atravesaran el estrecho; y

- .3 a pesar de esas medidas, el problema de los riesgos asociados con el transporte marítimo internacional en la zona no se ha resuelto y las amenazas para los ricos recursos de la zona que supone el transporte marítimo internacional son aún mayores. Como resultado, a fin de proteger las características ambientales, culturales y económicas de la zona de las graves amenazas del transporte marítimo internacional, Francia e Italia piden que se designe zona marina especialmente sensible una zona que abarque el estrecho de Bonifacio y las zonas adyacentes. En la zona que es objeto de la solicitud se prevén medidas de protección correspondientes tales como la adopción de un dispositivo de separación del tráfico obligatorio, el establecimiento de zonas a evitar, el establecimiento de un sistema de tráfico marítimo y la introducción de un sistema de practica recomendatorio para los buques que atraviesan el estrecho de Bonifacio y que transportan mercancías peligrosas y tóxicas.

9.3 En el proceso de examen, el Comité tomó nota de que Francia e Italia habían decidido retirar su propuesta de establecer un sistema de practica obligatorio como medida de protección correspondiente para la ZMES propuesta.

9.4 La delegación de los Estados Unidos, aunque respaldó la propuesta en principio, también recalcó la necesidad de disponer de información adicional, en particular dado que la propuesta incluía medidas obligatorias que se establecerían en un estrecho utilizado para la navegación internacional. Concretamente, los Estados Unidos indicaron que la solicitud debía ser evaluada por un grupo técnico del Comité con el procedimiento que figura en el artículo 8.3 de las Directrices revisadas sobre las ZMES. A petición de la delegación, la declaración de los Estados Unidos se recoge en el anexo 15.

9.5 La delegación de Singapur acogió con agrado la decisión tomada por Francia e Italia de retirar la propuesta de establecer un sistema de practica obligatorio como propuesta de medida de protección correspondiente. La delegación declaró también su firme postura, a saber, que la imposición de un sistema de practica obligatorio en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional no tiene ningún fundamento jurídico internacional y contravendría el artículo 42 2) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La delegación manifestó asimismo la opinión de que es imperativo, como norma general, que todas las solicitudes de ZMES se ajusten a las directrices adoptadas por la OMI y se evalúen debidamente de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.3 de las Directrices revisadas sobre las ZMES. A petición de la delegación, la declaración de Singapur se recoge en el anexo 15.

9.6 Tras un intercambio de opiniones, el Comité tomó nota de que la gran mayoría de las delegaciones que intervinieron mostraron su conformidad, en principio, con la propuesta de designar el estrecho de Bonifacio como ZMES, a reserva del examen del Grupo técnico sobre las ZMES, que no pudo reunirse durante el periodo de sesiones por falta de tiempo, si bien se convocaría en el MEPC 62. Mientras tanto, se invitó a los autores de la propuesta a que presentaran su propuesta de medidas de protección correspondientes para la ZMES al NAV 57 (6 a 10 de junio de 2011) para su examen, de cuyo resultado se informaría al Comité.

10 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

10.1 El Comité recordó que el MEPC 55 había aprobado el Plan de acción para abordar la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción y había encargado al Subcomité FSI que continuara avanzando con las tareas descritas en el Plan de acción, con la excepción del punto 5.1, "Aspectos reglamentarios – Elaboración de directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre instalaciones de recepción", que trataría el propio Comité.

10.2 El Comité tomó nota de que el MEPC 60, al examinar el punto 5.1, "Aspectos reglamentarios – Elaboración de directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre instalaciones de recepción", había reconocido que deberían abordarse varios asuntos que causaban preocupación antes de adoptar enmiendas al Convenio MARPOL, y había refrendado la propuesta del Presidente de alentar a las delegaciones y observadores interesados a que resolvieran las cuestiones pendientes y presentaran un documento conjunto al MEPC 61 con proyectos de enmienda a los anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL con objeto de institucionalizar los acuerdos regionales, junto con un proyecto de directrices para establecer tales acuerdos (párrafo 6.25 del documento MEPC 60/22). Tras observar que no se había presentado ningún documento sobre el particular en el presente periodo de sesiones, el Comité invitó a las delegaciones y observadores interesados a que presentaran documentos sobre las cuestiones pendientes al MEPC 62.

10.3 El Comité también tomó nota de que el FSI 18 (julio de 2010) había finalizado su labor sobre todos los puntos pendientes del Plan de acción y que los resultados se habían comunicado al Comité en relación con el punto 11 del orden del día (Informes de los subcomités) en el documento MEPC 61/11/2.

10.4 A este respecto, el Comité tomó nota además de que el FSI 18, siguiendo las instrucciones del MEPC 60, había examinado un documento presentado por la República Islámica del Irán (MEPC 60/6/6) en el que se proponían enmiendas a los anexos del Convenio MARPOL a fin de habilitar medios de recepción de desechos en las instalaciones de reciclaje de buques, y los resultados de dicho examen se examinaron en relación con el punto 11 del orden del día (véase el párrafo 11.15.6).

11 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Resultados del BLG 14

11.1 El Comité observó que el 14º periodo de sesiones del Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG 14) se había celebrado del 8 al 12 de febrero de 2010 y que el informe de dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura BLG 14/17. Las cuestiones de interés para la labor del Comité se exponen en el documento MEPC 61/11 (Secretaría).

11.2 El Comité observó también que, según la práctica habitual, los resultados del BLG 14 relativos a las cuestiones relacionadas con la gestión del agua de lastre (párrafos 2.10 a 2.13 del documento MEPC 61/11) se habían examinado en el punto 2 del orden del día y que, de manera análoga, las cuestiones relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL (párrafos 2.15 a 2.18 del documento MEPC 61/11) se habían tratado en el punto 4 del orden del día.

11.3 Por lo que respecta a las demás medidas (recogidas en el párrafo 2 del documento MEPC 61/11) que el BLG 14 había solicitado que adoptara, el Comité aprobó el informe del BLG 14 en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Labor relacionada con el Grupo de trabajo ESPH

11.4 El Comité tomó nota, como se le había pedido, de las distintas medidas adoptadas por el BLG 14 y, en particular:

- .1 refrendó las medidas adoptadas por el Subcomité tras el examen del informe del ESPH 15;
- .2 aprobó el programa de trabajo futuro de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en octubre de 2010;
- .3 aprobó, tras tomar nota de que el MSC 87 había tomado una decisión en el mismo sentido, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo ESPH en 2011; y
- .4 refrendó las medidas adoptadas por el BLG 14 tras el examen de la cuestión de los biocombustibles y las mezclas que los contengan efectuado por el Grupo de trabajo ESPH.

Otros asuntos

11.5 El Comité también:

- .1 tomó nota de que el BLG 14, tras tomar nota de los adelantos conseguidos en la elaboración de las Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas, había acordado volver a constituir el grupo de trabajo por correspondencia interperiodos;
- .2 aprobó los órdenes del día bienal y postbienal del Subcomité BLG, tras tomar nota de que el MSC 87 había aprobado los órdenes del día con modificaciones, y aprobó el orden del día provisional del BLG 15 (véase también el párrafo 20.1); y
- .3 tomó nota del informe sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización relativos a la labor del Subcomité BLG.

Resultados del DE 53

11.6 El Comité tomó nota de que el 53º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE 53) se había celebrado del 22 al 26 de febrero de 2010, y que el informe de dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura DE 53/26. Las cuestiones de interés para la labor del Comité se exponen en el documento MEPC 61/11/1 (Secretaría).

11.7 El Comité aprobó en general el informe DE 53 en la medida en que se refiere a la labor del MEPC y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

11.8 El Comité observó que el DE 53, tras examinar un proyecto de circular MSC-MEPC que contiene interpretaciones unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en petroleros de doble casco o en

graneleros/mineraleros, había acordado que era necesario seguir trabajando en ello y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus observaciones y propuestas al respecto al DE 54.

11.9 Por lo que respecta a las alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación, el Comité observó que el DE 53 había acordado establecer un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre prevención de la contaminación, coordinado por los Estados Unidos, y le había encargado que preparara un proyecto de enmiendas a las Directrices y especificaciones revisadas relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (resolución MEPC.108(49)) y que presentara un informe al DE 54.

11.10 El Comité tomó nota también de que el DE 53, tras examinar las propuestas formuladas por los Estados Unidos y el Japón sobre las normas de ensayo para el equipo añadido, a fin de mejorar el equipo existente ya aprobado con arreglo a la resolución MEPC.60(33), había acordado encargar al Grupo de trabajo por correspondencia sobre prevención de la contaminación antedicho que avanzara en la labor.

11.11 Por lo que respecta a la elaboración de directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos, el Comité tomó nota asimismo de que el DE 53, tras reconocer que no se habían presentado documentos sobre la cuestión, había acordado encargar al Grupo de trabajo por correspondencia sobre prevención de la contaminación antedicho que elaborara un proyecto de directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos.

Resultados del FSI 18

11.12 El Comité tomó nota de que el 18º periodo de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI 18) se había celebrado del 5 al 9 de julio de 2010, y de que el informe de dicho periodo de sesiones se había distribuido con la signatura FSI 18/20. Las cuestiones de interés para la labor del Comité se exponen en el documento MEPC 61/11/2 (Secretaría).

11.13 El Comité aprobó en general el informe del FSI 18 y adoptó las medidas sobre los puntos específicos enumerados en el párrafo 2 del documento MEPC 61/11/2 que se indican en los párrafos siguientes.

11.14 El Comité tomó nota de lo siguiente:

- .1 las opiniones del FSI 18 con respecto al análisis de los compendios de informes resumidos de auditorías y el calendario para institucionalizar el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI;
- .2 los adelantos en la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas; y
- .3 el informe sobre la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel para el bienio 2010-2011 que guardan relación con el Subcomité, y la lista de resultados propuestos para el bienio 2012-2013 en los términos siguientes: ser concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo.

11.15 Además, el Comité tomó las siguientes decisiones:

- .1 instó a todas las Partes en el Convenio MARPOL a que presenten los informes obligatorios de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318, tras tomar nota de que sólo un cuarto de las Partes presenta los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL;
- .2 refrendó el acuerdo alcanzado por el FSI 18 de que los Estados Miembros incluyan y mantengan información actualizada sobre sus instalaciones portuarias de recepción en la base de datos de instalaciones portuarias de recepción, y de que también incluyan, mantengan y actualicen la información correspondiente a los puntos de contacto de su país (como Estados de abanderamiento y como Estados rectores de puertos) en la base de datos de instalaciones portuarias de recepción de GISIS, y a tal efecto refrendó que se siga supervisando la base de datos de instalaciones portuarias de recepción de GISIS, tanto por lo que se refiere a la cantidad de información incluida como a su utilización, como sea necesario o a solicitud del MEPC o del FSI, según proceda;
- .3 convino, en relación con el punto 5.2 del programa de trabajo, "Revisión del Manual general de la OMI sobre instalaciones portuarias de recepción", en que el manual general sobre instalaciones portuarias de recepción continúa siendo una herramienta muy útil que hay que actualizar según las orientaciones que figuran en el anexo 2 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 18/5). A este respecto, el Comité hizo un llamamiento a los Estados Miembros y ONG para que hicieran donaciones y solicitó al Comité de Cooperación Técnica que en su 61º periodo de sesiones incluyera esto como punto prioritario en un programa mundial del Programa integrado de cooperación técnica;
- .4 en relación con la labor correspondiente al punto 6.1, "Elaboración de un programa de asistencia y formación", aprobó el plan propuesto para potenciar las instalaciones portuarias de recepción, tal como se indica en el anexo 3 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 18/5), y solicitó al Comité de Cooperación Técnica que incluyese este asunto como tema prioritario del PICT correspondiente al bienio 2012-2013;
- .5 refrendó el acuerdo alcanzado por el FSI 18 según el cual la labor relativa a los puntos 2.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2 y 6.1 del Plan de acción para abordar el problema de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción ha concluido y, por consiguiente, la labor del Subcomité FSI sobre el Plan de acción se ha ultimado satisfactoriamente;
- .6 coincidió con la conclusión del FSI 18 de que el Convenio de Hong Kong ya contiene suficientes disposiciones en lo que respecta a la gestión ambientalmente racional de todos los desechos retirados de los buques en las instalaciones de reciclaje de buques, y de que, por consiguiente, no es necesario introducir disposiciones en todos los anexos del Convenio MARPOL para que haya medios para la recepción de desechos en las instalaciones de reciclaje de buques;
- .7 adoptó, mediante la resolución MEPC.195(61), las Directrices de 2010 relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques, cuyo texto figura en el anexo 16;

- .8 convino en que el procedimiento de aceptación tácita es la mejor vía para enmendar los instrumentos con el fin de conferir carácter obligatorio al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y las auditorías, encargó al Subcomité que procediera a elaborar los textos de las enmiendas y decidió que cada anexo del Convenio MARPOL tendría que enmendarse mediante la adición de un nuevo capítulo al anexo;
- .9 se mostró de acuerdo con la opinión del FSI 18 sobre los aspectos del Código para la implantación que habrían de enmendarse en esta fase, y que los Gobiernos Miembros deberían presentar en primer lugar a los Comités, para su examen, toda propuesta de reducir o ampliar el ámbito del Código; y
- .10 aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 19 (véase el párrafo 20.3).

12 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

Resultados del MSC 87

12.1 El Comité tomó nota de que el 87º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 87) se había celebrado del 12 al 21 de mayo de 2010 y de que su informe se había distribuido con la signatura MSC 87/26 y adiciones 1, 2 y 3. En el documento MEPC 61/12 se recoge un resumen de los resultados del MSC 87 que son de interés para la labor del Comité.

12.2 El Comité, reconociendo que dicho documento abarcaba numerosas cuestiones que eran de interés para su labor, acordó tomar nota, en general, de los resultados del MSC 87 relativos a todas las cuestiones de interés para su labor y tener en cuenta las medidas del MSC, según proceda, al tratar los puntos pertinentes de su orden del día.

12.3 El Comité tomó nota de que en los puntos 18, 20 y 21 del orden del día se informaría, respectivamente, de los resultados del MSC 87 con respecto a la evaluación formal de la seguridad (EFS), los programas de trabajo y órdenes del día provisionales de los órganos auxiliares y la aplicación de las Directrices de los Comités.

12.4 Con respecto al examen llevado a cabo en el MSC 87 del informe de la Reunión de Presidentes que tuvo lugar el 15 de mayo de 2010, el Comité acordó tenerlo en cuenta junto con el examen de los resultados de esa reunión al tratar el punto 21 del orden del día (MEPC 61/21/1).

12.5 El Comité tomó nota también de las medidas adoptadas en el MSC 87 con respecto a las siguientes cuestiones relacionadas con asuntos de su competencia:

- .1 la adopción de las siguientes enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento y otros nuevos instrumentos:
 - .1.1 enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 (resolución MSC.290(87)) que incorporan por referencia las Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (resolución MSC.287(87));

- .1.2 nueva regla II-1/3.11 del Convenio SOLAS sobre protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.291(87)) y la correspondiente Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos (resolución MSC.288(87)); y
- .1.3 modificaciones del actual sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa" (resolución MSC.301(87));
- .2 otras medidas pertinentes adoptadas por el MSC 87:
 - .2.1 la aprobación, teniendo en cuenta que el MEPC 59 había adoptado una decisión en el mismo sentido, de la circular MSC-MEPC.2/Circ.9: "Orientaciones para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad, protección marítima y protección del medio ambiente a las IFPAD y a las UFA"; y
 - .2.2 la aprobación de la circular MSC.1/Circ.1370: "Directrices para el proyecto, construcción y pruebas de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos" prescritos para los petroleros, a las que se hace referencia en el nuevo capítulo 16 del Código SSCI.

12.6 Por lo que respecta a la influencia del factor humano, el Comité tomó nota de que el MSC 87:

- .1 había aprobado el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC reunido durante el MEPC 59;
- .2 había aprobado la constitución del Grupo mixto especial de trabajo OMI/OIT sobre las directrices para el examen médico de la gente de mar destinado a la expedición de certificados médicos y la revisión de la actual Recomendación N° 105 (1958), sobre los botiquines a bordo de los buques, y había designado a Alemania, Estados Unidos, Filipinas, Islas Marshal, Japón, Liberia, Panamá y Reino Unido para representar a la OMI en la primera reunión, que se celebraría del 5 al 7 de octubre de 2010 en Ginebra;
- .3 había acordado, según propusieron el Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC y el LEG 96, que no era necesario alterar la práctica de establecer grupos mixtos especiales de trabajo OMI/OIT cuando se estimara necesario; y
- .4 con respecto a la consideración del factor humano en el proceso normativo, había acordado que sería necesario elaborar una enmienda apropiada a las Directrices de los Comités en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC, que tendría lugar durante el MSC 88.

12.7 El Comité tomó nota de que el MSC 87 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1371: "Lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección".

12.8 Con respecto a la conveniencia de publicar una circular MEPC similar en la que se enumeren los instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la protección del medio marino, el Comité, teniendo en cuenta que la información sobre el asunto ya estaba disponible en papel o en formato electrónico, decidió que no era necesario publicar tal circular.

Casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos

12.9 El Comité tomó nota de que el MSC 87 había examinado una petición del OIEA en la que se invitaba a la Secretaría a que colaborara en la preparación de orientaciones para los Estados ribereños sobre cómo responder a los casos de emergencia marítima relacionados con materiales radiactivos. El MSC 87, teniendo en cuenta las consideraciones ambientales y de seguridad que conlleva esa iniciativa, había señalado que el MSC y el MEPC deberían acordar en primer lugar que dichas orientaciones son necesarias y, de ser así, dar participación a los diversos subcomités técnicos.

12.10 El Comité también tomó nota de que el MSC 87, tras observar que el MEPC 61 profundizaría en el examen de la cuestión, había decidido que la Secretaría participara en la próxima reunión del OIEA que se celebrara sobre el particular.

12.11 A ese respecto, el Comité recordó su historial de colaboración con el OIEA para la elaboración de directrices relacionadas con la seguridad del transporte de los materiales radiactivos y, en particular, que el MEPC 39 y el MSC 68 habían aprobado las Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI, por conducto del Grupo de trabajo sobre el Convenio de Cooperación y el Subcomité BLG, y que esas Directrices habían sido adoptadas posteriormente por la Asamblea en su vigésimo periodo de sesiones mediante la resolución A.854(20).

12.12 El Comité, tras recordar que la cuestión se había planteado en primer lugar en el MEPC 60 a raíz de una petición de la Secretaría del OIEA (MEPC 60/22, párrafos 7.13 a 7.16), estuvo de acuerdo, en principio, con el MSC 87 en que la Secretaría debía participar en esa labor y pidió a la Secretaría que se asegurase de que cuando se lleve a cabo dicha labor se aborden tanto los aspectos de seguridad como los de preparación y lucha contra la contaminación, dado que afectan a la protección del medio marino. En julio de 2011, el MEPC 62 examinaría los resultados del MSC 88 sobre la cuestión.

Resultados del C 104

12.13 El Comité tomó nota de que el 104º periodo de sesiones del Consejo (C 104) se había celebrado del 7 al 11 de junio de 2010 y el resumen de sus decisiones se había publicado con la signatura C 104/D; y de que las cuestiones de interés para el Comité se resumían en el documento MEPC 61/12/1, incluidas las decisiones del Consejo sobre el informe del MEPC 60, las cuestiones de estrategia y planificación, el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el Día Marítimo Internacional y el informe sobre el estado jurídico de los Convenios y otros instrumentos multilaterales.

12.14 Con respecto al examen del informe del MEPC 60, el Comité tomó nota de que el Consejo había refrendado:

- .1 la opinión del Comité sobre la definición de "sustancias perjudiciales" en relación con el indicador de resultados 8 a). Por consiguiente, había decidido enmendar el indicador de modo que diga "toneladas de hidrocarburos descargados en el mar accidentalmente desde buques regidos por instrumentos de la OMI" y había acordado que, cuando se disponga de datos sobre las descargas de sustancias nocivas líquidas, se modifique el indicador de resultados de modo que abarque los hidrocarburos y las sustancias nocivas líquidas; y

- .2 la aprobación por el Comité de las reuniones interperiodos previstas en 2010.

12.15 El Comité tomó nota también de la decisión del C 104 sobre la mejora del desarrollo de las reuniones de la OMI, con miras a aumentar la eficacia y reducir, al mismo tiempo, la carga de trabajo.

12.16 Por último, el Comité tomó nota de que el Consejo había decidido remitir el informe del MEPC 60 al vigésimo séptimo periodo de sesiones de la Asamblea con sus observaciones y recomendaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI.

Resultados del TC 60

12.17 El Comité tomó nota de que el 60º periodo de sesiones del Comité de Cooperación Técnica (TC 60) se había celebrado del 1 al 3 de junio de 2010 y de que su informe se había distribuido mediante el documento TC 60/13. En el documento MEPC 61/12/4 figura un resumen de las principales conclusiones, decisiones y recomendaciones que son de interés para la labor del Comité.

12.18 El Comité tomó nota del contenido del documento y acordó tener en cuenta todas las cuestiones relacionadas con la protección del medio marino en el presente informe dentro del punto 16 del orden del día: Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino.

Resultados de la Conferencia internacional de 2010 sobre la revisión del Convenio SNP

12.19 El Comité tomó nota de los resultados de la Conferencia, de los que se informa en el documento MEPC 61/12/2, en particular de la adopción del Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.

12.20 El Comité tomó nota de que el Protocolo estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 1 de noviembre de 2010 hasta el 31 de octubre de 2011. Posteriormente seguirá abierto a la adhesión y entrará en vigor 18 meses después de la fecha en que 1) por lo menos 12 Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno, hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él, y 2) el Secretario General haya recibido confirmación de que las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones han recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga sujetas al pago de contribución a la cuenta general.

Resultados de la Conferencia de las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, de 2010

12.21 El Comité tomó nota de los resultados de la Conferencia, de los que se informa en el documento MEPC 61/12/3 y que incluyen la adopción de las enmiendas de Manila al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

12.22 El Comité tomó nota de que se espera que las enmiendas de Manila entren en vigor el 1 de enero de 2012 una vez que se consideren aceptadas el 1 de julio de 2011 de conformidad con las disposiciones del Convenio de Formación.

13 ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS

13.1 El Comité tomó nota de la información sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino al 18 de junio de 2010 (MEPC 61/13):

- .1 en el anexo 1 figura el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos de la OMI relacionados con la protección del medio marino;
- .2 en el anexo 2 figura el estado jurídico del Convenio MARPOL;
- .3 en el anexo 3 figura el estado jurídico de las enmiendas al Convenio MARPOL;
- .4 en el anexo 4 figura el estado jurídico del Convenio de Cooperación 1990;
- .5 en el anexo 5 figura el estado jurídico del Protocolo de Cooperación-SNPP 2000;
- .6 en el anexo 6 figura el estado jurídico del Convenio AFS 2001; y
- .7 en el anexo 7 figura el estado jurídico del Convenio BWM 2004.

13.2 El Comité también tomó nota de la siguiente información facilitada por la Secretaría después de la distribución del documento MEPC 61/12 el 18 de junio de 2010:

- .1 con respecto al anexo 2 sobre el estado jurídico del Convenio MARPOL:
 - .1 la República de Serbia había depositado su instrumento de adhesión al Anexo VI del Convenio MARPOL el 8 de julio de 2010; y
 - .2 Malasia había depositado su instrumento de aceptación a los anexos III y IV del Convenio MARPOL y su instrumento de adhesión al Anexo VI del Convenio MARPOL el 27 de septiembre de 2010;
- .2 con respecto al anexo 6 sobre el estado jurídico del Convenio AFS 2001:
 - .1 la República de Serbia había depositado su instrumento de adhesión el 8 de julio de 2010;
 - .2 Finlandia había depositado su instrumento de adhesión el 9 de julio de 2010; y
 - .3 Malasia había depositado su instrumento de adhesión el 27 de septiembre de 2010; y
- .3 con respecto al anexo 7 sobre el estado jurídico del Convenio BWM 2004:
 - .1 Croacia había depositado su instrumento de adhesión el 29 de junio de 2010; y

- .2 Malasia había depositado su instrumento de adhesión el 27 de septiembre de 2010.

14 SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES PARA BUQUES

14.1 El Comité tomó nota de que el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques estaba en vigor desde el 17 de septiembre de 2008 y que, hasta la fecha, el Convenio tenía 47 Partes, que representaban el 74,40 % del tonelaje bruto de la flota mundial. El Comité invitó a todos los Estados que todavía no habían ratificado ese Convenio a que lo hicieran lo antes posible.

14.2 A ese respecto, el Comité tomó nota de que, dentro del punto 11 del orden del día – "Informes de los subcomités", había adoptado las "Directrices de 2010 relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques" mediante la resolución MEPC.195(61) (véase el párrafo 11.15.7)

14.3 El Comité tomó nota de la información presentada por el observador del IPPIC (MEPC 61/14) respecto de la preocupación de su organización por los planes de homologación de productos de pintura antiincrustantes por organizaciones reconocidas. En opinión del IPPIC, ni en el Convenio AFS ni en las Directrices conexas relativas al reconocimiento se prescribe la homologación de productos de pintura antiincrustantes y, en la práctica, esa aceptación preliminar de las pinturas antiincrustantes estaba generando confusión y suponía una carga burocrática y unos costos innecesarios para el sector del transporte marítimo.

14.4 El observador de la IACS formuló la siguiente declaración respecto del documento MEPC 61/14:

"La IACS acoge con beneplácito la oportunidad de que el Comité aclare la posición respecto de la aprobación de los sistemas que cumplen las prescripciones del Convenio AFS.

A ese respecto, la IACS quisiera confirmar su interpretación de que en las disposiciones del Convenio y sus directrices conexas NO se prescribe la homologación de dichos sistemas. Los miembros de la IACS solamente efectúan aprobaciones de productos en caso de SOLICITUD EXPLÍCITA de los fabricantes. Dichas aprobaciones NO se llevan a cabo en nombre de las Administraciones. Si bien el Convenio no PRESCRIBE dichas aprobaciones de productos, la IACS no considera que el Convenio o sus directrices conexas PROHÍBAN a los fabricantes que recaben tales aprobaciones de productos de miembros de la IACS si así lo desean."

15 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

15.1 El Comité recordó que este es un punto permanente de su programa de trabajo con objeto de fomentar el cumplimiento y abordar las cuestiones de implantación con respecto al Convenio MARPOL y otros instrumentos conexas, tanto de carácter obligatorio como recomendatorio.

15.2 El Comité, tras tomar nota de que no se había presentado documento alguno en el presente periodo de sesiones, invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones observadoras a que presentaran información o propuestas en relación con este punto en futuros periodos de sesiones del Comité, que reconoce su importancia para que el Convenio

MARPOL y los instrumentos conexos puedan implantarse sin dificultades y de manera coordinada.

16 SUBPROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

16.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 61/12/4 sobre los resultados del TC 60 y en los documentos MEPC 61/16, MEPC 61/16/1, MEPC 61/16/2, MEPC 61/16/3, MEPC 61/INF.15 y MEPC 61/INF.20 sobre el avance en las actividades relacionadas con la protección del medio marino.

16.2 El Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre las actividades de cooperación técnica implantadas durante el periodo del 1 de enero de 2010 al 30 de junio de 2010 en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) para el bienio 2010-2011, así como en el marco de los principales proyectos financiados mediante fuentes externas. El Comité también tomó nota de que durante el periodo examinado la Secretaría había seguido coordinando y gestionando las actividades del PICT y los principales proyectos y de que había tenido lugar una serie de actividades destinadas a ayudar a los Estados Miembros a implantar las disposiciones de los instrumentos de la OMI pertinentes, incluidos el Convenio AFS, el Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre, el Convenio de Londres, el Convenio MARPOL, el Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP y el Convenio sobre el Reciclaje de Buques.

16.3 El Comité tomó nota de la información facilitada en otros dos documentos pertinentes, a saber, MEPC 61/INF.15 y MEPC 61/INF.20, presentados por la Comisión para la Protección del Mar Negro contra la Contaminación y Honduras, respectivamente, dentro del punto 2 del orden del día ("Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre"), que incluye un resumen de los resultados de dos cursos regionales de formación finalizados recientemente sobre la implantación del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre en las regiones respectivas.

16.4 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 61/16/1, en el que se recoge un informe sobre la situación de la ejecución del Proyecto de asociaciones GloBallast FMAM/PNUD/OMI al 30 de junio de 2010. El Comité tomó nota de los importantes avances alcanzados por el proyecto. La Alianza mundial del sector para la bioseguridad marina (GIA), que es una asociación entre el sector público y el sector privado integrada por cuatro miembros del sector, también llevó a cabo actividades que contribuyeron a alcanzar los objetivos del Proyecto. El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 61/16/2 y de que la mayoría de las actividades planeadas en el marco de la GIA se habían llevado a cabo o estaban en curso.

16.5 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 61/16/3, en el que se informaba de la situación del proyecto de la Organización de elaborar un curso modelo de la OMI sobre el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque para promover la eficiencia energética en el funcionamiento de los buques mediante un memorando de entendimiento con la Universidad Marítima Mundial (UMM). Ese curso contribuirá a alcanzar los objetivos de protección ambiental de la OMI establecidos en las resoluciones A.947(23) y A.998(25) mediante la difusión de las "mejores prácticas" del sector para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero debidas al transporte marítimo internacional.

16.6 El Comité también tomó nota de la cooperación en curso entre el sector petrolero y la OMI en el marco de la Iniciativa Mundial y tomó nota con satisfacción de que el sector petrolero, por conducto del Gobierno de Francia, facilitaba los servicios de un funcionario

asociado del Cuadro orgánico que, según lo previsto, asumiría sus funciones en la sede de la OMI en octubre de 2010 para trabajar en la iniciativa regional de África occidental y central de la Iniciativa Mundial.

16.7 Para resumir, el Presidente recordó que los programas que forman parte del Programa integrado de cooperación técnica de la OMI solamente podían ejecutarse si se contaba con la financiación necesaria procedente de los recursos internos de la OMI y/o contribuciones de donantes externos. Manifestó su agradecimiento por todas las contribuciones financieras y en especie para el PICT y los proyectos principales e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que continuasen, y de ser posible aumentasen, su considerable apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI, de forma que el programa pudiera ejecutarse de manera satisfactoria.

17 INFLUENCIA DEL FACTOR HUMANO

17.1 El Comité recordó que el MEPC 59 (julio de 2009) había aprobado, en general, el informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, que se había reunido durante el MEPC 59. En esa reunión del Grupo mixto de trabajo se habían ultimado las Directrices para la implantación del Código IGS por las Administraciones, que se habían adoptado posteriormente mediante la resolución A.1022(26).

17.2 El Comité observó que el MSC 87 (mayo de 2010), tras tomar nota de las decisiones adoptadas por el MEPC 59, también había aprobado el informe de esa reunión del Grupo mixto de trabajo (MSC 87/26, párrafo 17.2).

17.3 El Comité también tomó nota de que el Grupo mixto de trabajo, que había previsto volver a reunirse durante el MSC 88, en diciembre de 2010, examinaría las pertinentes enmiendas a las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.2) para tener en cuenta el factor humano en el proceso normativo (MSC 87/26, párrafo 17.4). Se informará al MEPC 62 de los resultados con respecto a la cuestión, incluida la decisión del MSC 88.

17.4 Por lo que respecta a la posibilidad de celebrar la reunión del Grupo mixto de trabajo en el MEPC 62, el Comité, tras tomar nota de que en ese periodo de sesiones se constituirían cinco grupos (el número máximo permitido por las Directrices de los Comités), pidió al MSC que celebrara la reunión del Grupo mixto de trabajo en 2011. El Presidente del MSC indicó que el MSC 88 examinaría la petición y adoptaría la decisión que estimara oportuna.

18 EVALUACIÓN FORMAL DE LA SEGURIDAD

18.1 El Comité recordó que el MEPC 56, en julio de 2007, había señalado que el proyecto de criterios de evaluación de riesgos ambientales constituía una cuestión de importancia para su labor y había de examinarse en el contexto de las Directrices relativas a la evaluación formal de la seguridad. Se reconoció la necesidad de llevar a cabo un análisis más a fondo de la propuesta de criterios de evaluación de riesgos ambientales a los efectos de la evaluación formal de la seguridad (EFS), antes de que dichos criterios se incluyeran en las Directrices de la OMI relativas a la EFS (circular MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392, refundida en el documento MSC 83/INF.2).

18.2 El Comité también recordó que el MEPC 56 había reconocido que los criterios de evaluación de riesgos ambientales estaban aún en fase de elaboración y que la experiencia con su aplicación práctica era limitada y, posteriormente, había acordado constituir un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Grecia, para progresar con la labor.

18.3 El Comité recordó además que, aunque se había avanzado en el asunto desde el MEPC 56 gracias a la labor llevada a cabo por correspondencia, el MEPC 60, al observar que era necesario proseguir la labor, había constituido un grupo de trabajo sobre criterios de evaluación de riesgos ambientales dentro del marco de la metodología de la EFS. Al aprobar el informe del Grupo de trabajo, el MEPC 60 (marzo de 2010) había tomado nota, en particular, de los avances realizados a la hora de determinar un criterio CATS y había instado a los Gobiernos miembros/organizaciones a que verificaran y ajustaran, según fuera necesario, la fórmula de regresión propuesta, y a que presentaran datos para cada componente del costo, así como los resultados de los análisis, para que el Comité los examinara.

18.4 El Comité tomó nota de que se habían presentado seis documentos en relación con el presente punto del orden del día: MEPC 61/18 (Secretaría), en el que se resumían los avances realizados en el MSC 87 en el contexto de la EFS que guardan relación con la labor del Comité; MEPC 61/18/1 y MEPC 61/INF.11 (Estados Unidos), en los que se facilitaba información sobre el costo de los derrames de hidrocarburos en los Estados Unidos; MEPC 61/18/2 (Grecia), en el que se profundizaba en los análisis para obtener las fórmulas no lineales presentadas en el documento MEPC 60/17 (anexo 2); y MEPC 61/18/3 y MEPC 61/18/4 (Japón), el primero de los cuales resumía la situación de la elaboración de las directrices EFS para los aspectos ambientales, se recogía una propuesta de metodología para evaluar la rentabilidad de la aplicación de varias RCO combinadas y se presentaba la opinión del Japón sobre el examen de un estudio de EFS relativo a los petroleros para crudos, mientras que en el segundo se facilitaba una función actualizada del costo de un derrame de hidrocarburos, elaborada utilizando los datos combinados de los FIDAC, Noruega y los Estados Unidos.

18.5 La delegación de Noruega observó que, en su documento MEPC 60/17/1, la línea de regresión se había presentado como un argumento a favor de un valor fijo del CATS y no como una propuesta para un valor del CATS. Aclaró que la línea de regresión representa únicamente el costo de los hidrocarburos que las autoridades de respuesta consiguen limpiar y que no están incluidos los componentes de costos adicionales.

18.6 En las deliberaciones sobre la cuestión, algunas delegaciones recordaron que el Comité se había mostrado de acuerdo con la propuesta del Grupo de trabajo del MEPC 60 de utilizar una función no lineal que dependa del volumen y había acordado que no debían volver a iniciarse las deliberaciones sobre un costo fijo de unidad. Además, se observó que la elaboración de reglamentos mundiales para los derrames de buques tanque y los derrames de combustible debería basarse en datos fiables y transparentes y que la elaboración de dichos reglamentos debería basarse en todos esos datos para garantizar que refleja la realidad mundial.

18.7 El Comité tomó nota de que se habían realizado muchos esfuerzos en los últimos tres años para intentar ultimar la labor y que ésta debía mantenerse en el orden del día del Comité hasta que se terminase. Por otro lado, el Comité también tomó nota de que la mayoría de las contribuciones procedían de los mismos (cuatro) Estados Miembros y que para tomar decisiones bien fundamentadas eran necesarios datos de otras Administraciones. Al mismo tiempo, el Comité reconoció la necesidad urgente de ultimar la labor sobre los criterios de evaluación de riesgos ambientales para su inclusión en las Directrices de la OMI relativas a la EFS.

18.8 El Comité, con objeto de avanzar en la cuestión y tras tomar nota de la necesidad urgente de ultimar la labor, instó a los Gobiernos Miembros/organizaciones a que proporcionaran información, particularmente sobre el costo de los derrames de hidrocarburos, para garantizar que cualquier función del costo de un derrame de

hidrocarburos obtenida sea representativa de los datos sobre los derrames de hidrocarburos y acordó constituir un grupo de trabajo en el MEPC 62 para ultimar la labor en ese periodo de sesiones. El Comité invitó al MSC a que tomara nota de los progresos realizados hasta la fecha y del calendario para la ultimación de la labor.

19 RUIDO DEBIDO AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS ADVERSOS EN LA FAUNA MARINA

19.1 El Comité examinó el documento MEPC 61/19 (Informe del Grupo de trabajo por correspondencia) y tomó nota de que el Grupo, tras llevar a cabo una evaluación exhaustiva del proyecto existente y las modificaciones operacionales, así como de las opciones que podrían ser de interés a la hora de reducir el ruido secundario producido por buques de grandes dimensiones, acordó que las hélices son la principal fuente de ruido submarino generado por los buques. A este respecto, el Comité acordó que los programas de investigación futuros deberían centrarse en las hélices y en la relación entre la cavitación y la causa de la energía acústica submarina.

19.2 En ese contexto, el Comité observó que las medidas coordinadas y la investigación aplicada en las rutas de navegación podría traducirse en importantes avances para determinar qué tipos de buque y qué buques son más ruidosos, ya que reducir el nivel de ruido que emite un número relativamente pequeño de los buques más ruidosos es un posible modo de reducir de manera eficaz el aporte total de ruido del transporte marítimo al conjunto de ruidos en los océanos. Esta demanda de datos fiables sobre los ruidos submarinos puso de manifiesto la necesidad de elaborar la definición de un método adecuado de medición del ruido submarino procedente de los buques (esto es, los resultados de la labor del ISO/TC8/SC2 y/o la nueva norma ANSI/ASA S.12.64-2009/part1) para asegurarse de que pueden obtenerse resultados cuantitativos reproducibles.

19.3 Al examinar las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia el Grupo acordó que se elaboraran directrices técnicas no obligatorias y se examinaran soluciones para reducir la introducción accidental de ruido submarino procedente del transporte marítimo y, a su vez, limitar los posibles efectos adversos en la fauna marina. Por consiguiente, las opciones más plausibles de proyecto y/o reforma (propulsión, proyecto del casco, maquinaria de a bordo y modificaciones operacionales) deberían ser evaluadas por arquitectos e ingenieros navales. Aunque se reconoció que las recomendaciones están destinadas principalmente a los buques nuevos, se debería prestar especial atención a los buques existentes, dependiendo de los aspectos prácticos y los costos de las medidas de reducción del ruido, y se deberían examinar modificaciones operacionales posibles tanto para los buques nuevos como para los existentes.

19.4 El Comité observó que esta evaluación debería incluir tanto aspectos prácticos como consideraciones técnicas concretas, así como, en la medida de lo posible, factores económicos, teniendo en cuenta las consideraciones prácticas de proyecto y construcción. Habida cuenta de la relativa poca atención que se ha prestado a la emisión de ruido submarino en el proyecto y construcción de buques hasta ahora, el Comité acordó que, sin lugar a dudas, la atención debía centrarse principalmente en los diversos aspectos de la propulsión del buque, seguidos por el proyecto del casco, la maquinaria de a bordo y (en la práctica) las medidas operacionales. Se observó, no obstante, que en toda estrategia óptima de reducción del ruido de los buques debería tenerse en cuenta esos cuatro subgrupos.

19.5 El Comité también acordó que las recomendaciones del Grupo de trabajo por correspondencia deberían ponerse a disposición de:

- .1 los Gobiernos de los Estados Miembros (recopilación y evaluación de los datos relacionados con el ruido existente en las rutas de navegación);
- .2 la comunidad científica (mediciones de los perfiles de ruido de distintos buques y del ruido de los buques en conjunto que contribuye a los niveles de ruido ambiental en masas de agua concretas, por ejemplo, desde grandes masas en los puertos hasta pequeñas masas en los océanos);
- .3 organizaciones ambientales interesadas en cuestiones relativas al ruido submarino;
- .4 organizaciones internacionales a las que preocupen/interesen cuestiones relacionadas con el ruido submarino (por ejemplo, el Comité Científico de la Comisión Ballenera Internacional); y
- .5 ingenieros y arquitectos navales y propietarios y armadores de buques.

19.6 El Comité, tras tomar nota de que cuestiones tales como la "propulsión", el "proyecto del casco", la "maquinaria de a bordo" y las "modificaciones operacionales" guardan relación con el proyecto y el equipo del buque, remitió esas cuestiones técnicas al DE 54 en relación con su punto del programa de trabajo relativo a la "Protección contra los ruidos a bordo de los buques", a fin de que facilitara asesoramiento al Grupo de trabajo por correspondencia para que éste lo examinara. El Comité reconoció que, aunque el Subcomité DE trata el ruido en relación con el personal de a bordo, el MEPC examina sus efectos adversos en la fauna marina, y el objetivo es elaborar un "documento de orientación" que se publicaría como circular MEPC.

19.7 El Comité, tras examinar las cuestiones pertinentes y con objeto de avanzar en la labor, decidió volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, con la coordinación de los Estados Unidos*, y le encargó que:

- .1 teniendo en cuenta el asesoramiento del DE 54, siguiera considerando y determinando la manera de reducir al mínimo el ruido secundario introducido en el medio marino por los buques mercantes a fin de limitar los posibles efectos adversos en la fauna marina;
- .2 elaborara, de ser posible, un anteproyecto de "Documento de orientación para reducir los efectos adversos del ruido de los buques"; y
- .3 presentara un informe por escrito al MEPC 62.

*

Coordinadora:

Sra. Trisha Bergmann
NOAA Office of International Affairs
Teléfono: +1202-482-2652
Correo electrónico: Trisha.Bergmann@noaa.gov

20 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Orden del día bienal del Subcomité BLG

20.1 Tras tomar nota de que el MSC 87 (mayo de 2010) había revisado y aprobado el orden del día bienal del Subcomité BLG, así como el orden del día provisional del BLG 15 (MEPC 61/20), el Comité también los aprobó y pidió a la Secretaría que informara al MSC al respecto. El orden del día bienal del Subcomité BLG y el orden del día provisional del BLG 15, tal como fueron aprobados, figuran en el anexo 17.

Orden del día bienal del Subcomité FSI

20.2 El Comité tomó nota de que el MSC 87 había aprobado el orden del día bienal del Subcomité FSI. Asimismo, el Comité tomó nota también de que, con posterioridad al MSC 87, el FSI 18 (5 a 9 de julio de 2010) había revisado sus órdenes del día bienal y postbienal y el orden del día provisional del FSI 19 para su aprobación por el MEPC 61 y el MSC 88.

20.3 Tras examinar el documento MEPC 61/20/Add.1 (Secretaría), el Comité aprobó los órdenes del día bienal y postbienal del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 19, y pidió a la Secretaría que informara al MSC al respecto. Los órdenes del día bienal y postbienal del Subcomité FSI y el orden del día provisional del FSI 19, tal como fueron aprobados, figuran en el anexo 18.

Puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités DE, DSC y NAV que guardan relación con cuestiones ambientales

20.4 El Comité tomó nota de que el MSC 87 había revisado y aprobado los órdenes del día bienales de los Subcomités DE, DSC y NAV (MSC 87/26, párrafos 24.12, 24.28, 24.32 y anexo 37).

20.5 Tras examinar el documento MEPC 61/WP.2 (Secretaría), el Comité aprobó los puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités DE, DSC y NAV que guardan relación con cuestiones ambientales y pidió a la Secretaría que informara al MSC al respecto. Los puntos de los programas de trabajo revisados de los Subcomités DE, DSC y NAV que guardan relación con la labor del Comité sobre cuestiones ambientales, figuran en el anexo 19.

Situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011

20.6 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.1 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), los informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2010-2011 deberían prepararse utilizando el formato de cuadros que figura en el anexo 3 de las Directrices y adjuntarse al informe correspondiente a cada periodo de sesiones de los subcomités y los comités, y al informe bienal del Consejo para la Asamblea. En dichos informes deberían indicarse por separado los resultados no previstos cuya inclusión en los órdenes del días bienales se haya aceptado.

20.7 Tras examinar el documento MEPC 61/WP.4 sobre la situación de los resultados previstos del Comité para el bienio 2010-2011, que contiene los puntos relacionados con la labor del Comité y los subcomités pertinentes que figuran en la resolución A.1012(26), el Comité refrendó la situación de los resultados previstos para el bienio actual, actualizados

por la Secretaría para tener en cuenta los resultados de la labor del MEPC 61, según figuran en el anexo 20.

Actividades, prioridades y plan de semanas de reunión de los Comités y de sus órganos auxiliares para el bienio 2012-2013

20.8 El Comité recordó que en el párrafo 2.6 de las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.2) se establece que, al término de cada periodo de dos años, los Presidentes de los Comités presentarán a sus respectivos Comités un plan conjunto que incluya las actividades, prioridades y reuniones que necesitan sus órganos auxiliares durante los dos años siguientes.

20.9 El Comité recordó además que, al examinar los "Resultados de la Reunión de Presidentes de 2010" (MEPC 61/21), había refrendado la opinión de que los Presidentes de los Comités deberían presentar sus respectivos planes conjuntos, que incluyan las actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares para el siguiente bienio, a finales del primer año del bienio, para su examen por el Comité con objeto de incluirlos en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General.

20.10 El Comité tomó nota de que, al preparar las actividades y prioridades de los Comités, los Presidentes habían tenido en cuenta la resolución A.1012(26): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2010-2011", incluidas las prioridades de puntos específicos, necesarias para alcanzar los objetivos estratégicos del Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2010-2015 (resolución A.1011(26)).

20.11 El Comité tomó nota, además, de que los Presidentes habían tenido en cuenta las disposiciones de la resolución A.900(21), en la que se establecen los objetivos de la Organización en la década de 2000 y se facilitan orientaciones específicas sobre los ámbitos en los que los Comités deberían centrar su atención durante la década actual, así como las disposiciones de la resolución A.901(21): "La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000".

20.12 El Comité recordó que el MSC 87 había aprobado, a reserva de que el MEPC 61 adoptase la misma decisión al respecto, los órdenes del día bienales de los subcomités, incluidas las prioridades correspondientes a cada resultado y los plazos previstos para su ultimación, según se muestra en el anexo 37 del informe del MSC 87 (MSC 87/26/Add.3).

20.13 Teniendo en cuenta el volumen de trabajo técnico de la Organización, las prioridades asignadas por la Asamblea en la resolución A.1012(26) a los temas que deberán examinar el MSC y el MEPC y el asesoramiento brindado por los Presidentes de los subcomités, el Comité aprobó, a reserva de que el MSC 88 adopte la misma decisión al respecto, el siguiente plan de semanas de reunión del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares para el bienio 2012-2013, con objeto de incluirlo en las propuestas presupuestarias pertinentes del Secretario General:

Año	MSC	MEPC	BLG	DSC	FP	FSI	COMSAR	NAV	DE	SLF	STW	Total
2012	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14
2013	1,5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11,5
Total (semanas)												25,5

Puntos que procede incluir en los órdenes del día de los próximos tres periodos de sesiones del Comité

20.14 El Comité aprobó los puntos que procede incluir en los órdenes del día del MEPC 62, MEPC 63 y MEPC 64, que figuran en el anexo 21.

Fechas del MEPC 62, MEPC 63 y MEPC 64

20.15 El Comité tomó nota de que el MEPC 62 se celebraría del 11 al 15 de julio de 2011 y de que estaba previsto que el MEPC 63 y el MEPC 64 se celebraran, en principio, en marzo y octubre de 2012, respectivamente.

Grupos de trabajo/examen/redacción en el MEPC 62

20.16 El Comité acordó, en principio, constituir los siguientes grupos de trabajo/examen/redacción en el MEPC 62:

- .1 Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero;
- .2 Grupo de trabajo sobre las directrices para el reciclaje de buques;
- .3 Grupo de trabajo sobre los criterios de evaluación del riesgo ambiental;
- .4 Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento; y
- .5 Grupo de examen sobre el agua de lastre.

Grupos de trabajo por correspondencia

20.17 El Comité acordó constituir los siguientes grupos de trabajo por correspondencia, que deberán presentar un informe al MEPC 62, salvo que se indique otra cosa:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de las directrices para el reciclaje de buques;
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina;
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas de eficiencia energética de los buques;
- .4 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad de fueloil en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .5 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL.

Reuniones interperiodos

20.18 El Comité aprobó la celebración de las siguientes reuniones interperiodos:

- .1 Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP, que se reunirá en julio de 2011 la semana anterior al MEPC 62 y deberá presentar un informe al MEPC 62;
- .2 Grupo de trabajo ESPH, que se reunirá del 18 al 22 de octubre de 2010 y celebrará otra reunión interperiodos en 2011; y
- .3 Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (GHG-WG 3), que se reunirá en la primavera de 2011 y deberá presentar un informe al MEPC 62.

21 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

21.1 El Comité recordó que el MEPC 60, tras tomar nota de que la Secretaría, en consulta con los Presidentes del MSC y el MEPC, había preparado el proyecto de Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares (en adelante, las "Directrices de los Comités") para que lo examinara el MSC 87 (MSC 87/23), había acordado examinar el asunto en el MEPC 61 para su aprobación, teniendo en cuenta la decisión del MSC 87 y las recomendaciones de la Reunión de Presidentes que estaba previsto celebrar durante el MSC 87.

21.2 El Comité tomó nota de que la Reunión de Presidentes de 2010 se celebró el 15 de mayo de 2010 durante el MSC 87 y que en ella se examinaron tres cuestiones principales, a saber, la revisión de las Directrices de los Comités, las cuestiones relacionadas con el Plan de conversión para la implantación de las "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización" (resolución A.1013(26)), y la situación de los resultados previstos para el bienio 2010-2011.

Proyecto de Directrices revisadas de los Comités

21.3 Tras examinar los resultados de la Reunión de Presidentes de 2010 (MEPC 61/21) y la decisión del MSC 87 sobre la revisión de las Directrices de los Comités (MEPC 61/21/1), el Comité tomó nota de que el MSC 87 había refrendado las recomendaciones resultantes de la Reunión de Presidentes de 2010 y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

21.4 El Comité tomó nota de que, tras examinar el proyecto de Directrices revisadas de los Comités (MSC 87/23, anexo 1), la Reunión de Presidentes de 2010 había aceptado varias modificaciones, que figuran en el anexo 3 del documento MSC 87/WP.9 y se reproducen en el documento MEPC 61/21/1. El Comité aceptó dichas modificaciones.

21.5 El Comité refrendó también las recomendaciones de la Reunión de Presidentes de 2010 sobre las Directrices revisadas de los Comités (párrafos 6.1 a 6.10 del documento MEPC 61/21) y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas correspondientes.

21.6 El Comité tomó nota de que el MSC 87, tras examinar el documento MSC 87/17/3 (INTERTANKO e ITF), en el que se proponía que los principios relativos al factor humano se incorporaran en las Directrices de los Comités, acordó que sería necesario elaborar una enmienda apropiada a las Directrices de los Comités en la próxima reunión del Grupo mixto

de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano, que está previsto convocar durante el MSC 88. Tras examinar las propuestas de enmienda que figuran también en el documento MEPC 61/21/2 (INTERTANKO e ITF), el Comité estuvo de acuerdo en principio con la propuesta, a reserva de nuevos ajustes del texto y la decisión definitiva del MSC 88.

21.7 Con respecto a la cuestión de los puntos de trabajo nuevos de los Comités y, en particular, de los subcomités (MEPC 59/21/1, anexo 3), el Comité tomó nota de que el MSC 87, tras examinar el documento MSC 87/23/2 (Irán y otros), en el que se proponía un texto alternativo que permitiría introducir flexibilidad y corroborar material de referencia con respecto a la necesidad, o a la necesidad imperiosa, a nivel de los órganos auxiliares, había pedido a la Secretaría que preparara un proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités que captara la esencia del texto alternativo recogido en el documento MSC 87/23/2 y propusiera cualesquiera otras mejoras de redacción, a fin de someterlas al examen del MEPC 61 y el MSC 88.

21.8 El Comité, tras examinar el proyecto de enmiendas a los párrafos 4.23 y 4.24 de las Directrices revisadas de los Comités, recogido en el anexo del documento MEPC 61/WP.6 (Secretaría), aceptó las enmiendas, a reserva de que el MSC 88 adopte la misma decisión.

21.9 El Comité tomó nota de que el Consejo, en su 104º periodo de sesiones, celebrado en junio de 2010, había aprobado las recomendaciones formuladas por el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización (CWGSP) para mejorar el desarrollo de las reuniones de la OMI, con miras a aumentar la eficacia y reducir, al mismo tiempo, la creciente carga de trabajo. En el contexto de las Directrices de los Comités, el Comité tomó nota de que el Consejo había adoptado las medidas siguientes sobre la documentación de la OMI:

- .1 los documentos que no sean documentos informativos y que tengan más de 20 páginas no se traducirán en el futuro en su totalidad a todos los idiomas de trabajo. Esos documentos deberían incluir, a efectos de traducción, un resumen del texto que no exceda de cuatro páginas, presentándose el contenido restante en un anexo, en uno de los tres idiomas de trabajo; y
- .2 a fin de ahorrar tiempo en las reuniones, los documentos informativos y los que requieran que sólo se tome nota de su contenido no se presentarán en las reuniones plenarias de ningún órgano de la OMI.

21.10 Tras examinar el proyecto de enmiendas a los párrafos 6.3, 6.9 y 6.10 de las Directrices revisadas de los Comités a la luz de las decisiones del Consejo que figuran *supra* (MEPC 61/WP.6, anexo), el Comité aceptó las enmiendas, a reserva de que el MSC 88 adopte la misma decisión.

21.11 Tras adoptar las decisiones anteriores, el Comité examinó y aprobó un texto revisado de las Directrices de los Comités, que figura en el anexo 22, a reserva de que el MSC 88 adopte la misma decisión.

21.12 El Comité invitó a los Gobiernos Miembros a que utilicen el proyecto de Directrices revisadas de los Comités cuando presenten propuestas de resultados nuevos, a reserva de la aprobación definitiva de las Directrices por el MSC 88.

Órdenes del día bienales de los subcomités para el bienio 2012-2013

21.13 El Comité acordó que los órganos auxiliares elaboraran sus respectivos órdenes del día bienales para el próximo bienio en sus próximos periodos de sesiones, de conformidad con las Directrices revisadas de los Comités, teniendo en cuenta que:

- .1 los resultados seleccionados para el orden del día bienal deberían formularse en los términos siguientes: concreto, cuantificable, alcanzable, realista y sujeto a plazos; y
- .2 cuando el año de ultimación previsto para un resultado específico sea posterior al bienio 2012-2013, debería establecerse un resultado provisional en el orden del día bienal cuyo año de ultimación previsto sea 2012 o 2013, según proceda, y debería establecerse un resultado conexo en el orden del día postbienal del Comité, con el año de ultimación previsto.

21.14 El Comité pidió a la Secretaría que elaborase, en consulta con los Presidentes, las propuestas iniciales para que las examinaran los subcomités. A sugerencia de la delegación de los Países Bajos, el Comité acordó que los resultados seleccionados para el orden del día bienal del Comité también se expresaran en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y con plazo.

Plan de acción de alto nivel del Comité para el bienio 2012-2013

21.15 El Comité, tras tomar nota de que el Grupo especial de trabajo del Consejo sobre el Plan estratégico de la Organización había elaborado el Plan de conversión relativo a las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (C/ES.25/3, anexo 3), con objeto de alcanzar la implantación plena de las citadas Directrices, a más tardar, a principios del bienio 2012-2013, acordó elaborar sus propuestas para el Plan de acción de alto nivel del bienio 2012-2013, a fin de presentarlas al C.ES/26, y pidió a la Secretaría que adoptase las medidas pertinentes.

Nuevo módulo de GISIS sobre planificación organizativa

21.16 El Comité tomó nota de la información sobre la elaboración de un nuevo módulo del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) sobre planificación organizativa para su uso por parte de la Secretaría, en consulta con todos los Presidentes y Vicepresidentes, a fin de respaldar el nuevo proceso de planificación estratégica, de conformidad con el párrafo 2.2.4 del Plan de conversión. El nuevo módulo de GISIS estaría plenamente operativo, a más tardar, el 1 de enero de 2012.

22 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2011

22.1 De conformidad con el artículo 17 del Reglamento interior, el Comité reeligió por unanimidad al Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre) Presidente, y al Sr. Manuel Nogueira (España) Vicepresidente, ambos para 2011.

23 OTROS ASUNTOS

23.1 El Comité tomó nota de que no se había presentado ningún documento en relación con este punto del orden del día.

ANEXO 1

RESOLUCIÓN MEPC.192(61)

Adoptada el 1 de octubre de 2010

**DIRECTRICES DE 2010 PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE
A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL SUMINISTRADO PARA USO
A BORDO DE LOS BUQUES**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de Protección del Medio Marino por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL entró en vigor el 1 de julio de 2010,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución MEPC.183(59), mediante la cual el Comité adoptó las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, 2009,

TOMANDO NOTA de que la regla 14.2 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL prescribe la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, 2009, con objeto de ampliar el programa de vigilancia a todos los tipos de combustibles de petróleo que abarca el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL,

HABIENDO EXAMINADO las Directrices de 2010 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques, elaboradas por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 14º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices de 2010 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que faciliten los recursos y conocimientos técnicos necesarios para la implantación de las Directrices a partir del 1 de enero de 2011; y
3. REVOCA las Directrices adoptadas mediante la resolución MEPC.183(59) a partir de dicha fecha.

ANEXO

DIRECTRICES DE 2010 PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES

PREFACIO

1 El objetivo principal de las Directrices es establecer un método convenido para vigilar el contenido medio de azufre del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques, teniendo en cuenta los distintos límites del contenido de azufre establecidos en la regla 14 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

INTRODUCCIÓN

2 Las presentes Directrices se basan en la regla 14.2 del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, en la resolución 4 de la Conferencia (MP/CONF.3/35), sobre la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del combustible residual suministrado para uso a bordo de los buques, y en el documento MEPC 59/24. Entre las emisiones contempladas en el Anexo VI se encuentran las generadas por la combustión de fueloil que contiene azufre. Se estableció un límite máximo para el contenido de azufre del fueloil y, además, se decidió vigilar el contenido medio de azufre del fueloil. En la regla 14.2 del Anexo VI no se estipula la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del combustible destilado suministrado para uso a bordo de los buques. No obstante, entre tanto, se ha acordado vigilar el contenido medio de azufre del combustible destilado.

3 Las instituciones de análisis independientes llevan a cabo unos 100 000 análisis anuales, lo que representa entre el 25 % y el 35 % de todas las entregas. A partir de los datos recogidos por estos servicios de análisis puede calcularse el contenido medio actual de azufre de los combustibles residuales. Esas cifras se publican regularmente y en la actualidad son del orden del 2,4 % en masa¹.

DEFINICIONES

4 A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

.1 *Combustible residual:*

Fueloil destinado a la combustión, con una viscosidad cinemática a 40 °C superior a 11,00 centistokes² (mm²/s), entregado a los buques para su consumo a bordo.

.2 *Combustible destilado:*

Fueloil destinado a la combustión, con una viscosidad cinemática a 40 °C inferior o igual a 11,00 centistokes² (mm²/s), entregado a los buques para su consumo a bordo.

¹ Véase el documento MEPC 61/4.

² Se hace referencia a la norma 8217 (2010) de la ISO.

.3 *Proveedor de servicios de muestreo y análisis:*

Toda institución comercial que preste servicios de análisis y muestreo de los combustibles líquidos entregados a los buques, con objeto de evaluar los parámetros de calidad de dichos combustibles, entre ellos el contenido de azufre.

.4 *Valor de referencia A_{wr} :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, calculado a partir de los datos recogidos en los tres primeros años, con arreglo a lo indicado en los párrafos 5 a 11 de las presentes Directrices.

.5 *Valor de referencia A_{wd} :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil destilado suministrado para uso a bordo de los buques, calculado a partir de los datos recogidos en los tres primeros años, con arreglo a lo indicado en los párrafos 5 a 11 de las presentes Directrices.

VIGILANCIA Y CÁLCULO DEL PROMEDIO ANUAL Y DEL PROMEDIO MÓVIL TRIENAL

Vigilancia

5 La vigilancia debería basarse en el cálculo del contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados a partir de muestras recogidas y analizadas por servicios de análisis independientes. El contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados debería calcularse todos los años. A los tres años se establecerá el valor de referencia para la labor de vigilancia en la forma descrita en el párrafo 11.

Cálculo de los promedios anuales

6 La labor de vigilancia se basa en el cálculo anual del contenido medio de azufre del combustible residual y destilado.

7 El contenido medio de azufre se calcula de la siguiente manera:

Se registra, para un año civil determinado, el contenido de azufre de las muestras analizadas³ (una muestra por cada entrega, en la que el contenido de azufre se determina mediante el análisis del fueloil). El contenido de azufre de las muestras analizadas se multiplica por la correspondiente masa de fueloil sumado, y el resultado se divide por la masa total de combustible líquido analizado. El resultado de esa división es el contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados correspondiente a ese año.

8 Con objeto de poder adoptar decisiones con conocimiento de causa, a más tardar el 31 de enero de cada año debería publicarse una representación gráfica de la distribución del contenido de azufre a escala mundial en función de las cantidades de fueloil correspondientes a la gama de cada incremento del contenido de azufre, expresado como sigue:

³ Se hace referencia a la norma 8754 (2003) de la ISO.

- .1 combustibles residuales: porcentaje de azufre en incrementos de 0,5 %,
- .2 combustibles destilados cuyo contenido de azufre sea inferior a 0,5 %: porcentaje de azufre en incrementos de 0,1 %; y
- .3 combustibles destilados cuyo contenido de azufre sea superior a 0,5 %: porcentaje de azufre en incrementos de 0,5 %.

9 La fórmula matemática del método de cálculo descrito figura en el apéndice de las presentes Directrices.

Promedio móvil trienal

10 Se debería calcular un promedio móvil trienal del modo siguiente:

$$A_{cr} = (A_{c1} + A_{c2} + A_{c3})/3$$

siendo:

A_{cr} = promedio móvil de contenido de azufre de todas las entregas analizadas durante un periodo de tres años

A_{c1}, A_{c2}, A_{c3} = contenido medio de azufre de todas las entregas analizadas durante cada uno de los años examinados

A_{cr} se volverá a calcular cada año añadiendo la cifra más reciente de A_c y suprimiendo la más antigua.

Para el cálculo del promedio anual de los combustibles destilados, todo fueloil cuyo contenido de azufre sea inferior a 0,05 % debería contabilizarse como 0,03 %.

Establecimiento de los valores de referencia

11 El valor de referencia aplicable al contenido medio de azufre a escala mundial de los combustibles residuales y destilados suministrados para uso a bordo de los buques debería ser A_{wx} , siendo $x = r, r_{ECA}, d, d_{ECA}$ y $A_{wx} = A_{cr}$, calculado en enero del año siguiente a los tres primeros años en los que se recogieron datos aplicando las presentes Directrices. A_w debería expresarse como porcentaje.

PROVEEDORES DE SERVICIOS DE MUESTREO Y ANÁLISIS

12 Actualmente hay tres proveedores de servicios de muestreo y análisis a los efectos de las presentes Directrices.

13 Todo proveedor de servicios de muestreo y análisis será aprobado por el MEPC de conformidad con los siguientes criterios:

- .1 recibir la aprobación del Comité de Protección del Medio Marino, que debería aplicar los presentes criterios;
- .2 disponer de personal técnico y directivo compuesto por profesionales competentes que ofrezcan una cobertura geográfica y una presencia local adecuadas para garantizar la prestación de servicios de calidad y rápidos;

- .3 ofrecer sus servicios con arreglo a un código deontológico documentado;
- .4 ser independiente con respecto a cualquier interés comercial en el resultado de la labor de vigilancia;
- .5 implantar y mantener un sistema de calidad reconocido internacionalmente, certificado por un auditor independiente, que garantice la posibilidad de reproducir y repetir unos servicios que son objeto de auditorías internas y se realizan de forma supervisada y en condiciones reguladas;
- .6 tomar un número importante de muestras todos los años con el fin de vigilar a escala mundial el contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados.

MÉTODO NORMALIZADO DE CÁLCULO

14 Todos los proveedores de servicios de muestreo y análisis deberían suministrar la información necesaria para el cálculo del contenido medio de azufre de los combustibles residuales y destilados a la Secretaría de la OMI, o a otra tercera parte que se convenga, en un formato que se decida de común acuerdo y que apruebe el MEPC. Esa parte analizará la información recibida y presentará los resultados al MEPC en el formato acordado. Tal información debería considerarse confidencial desde el punto de vista de la competencia comercial.

APÉNDICE

CÁLCULO DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE BASADO EN LA CANTIDAD

Nota: Siempre que aparezca la expresión "todas las entregas" se entenderá que se trata de todas las entregas de las que se tomen y analicen muestras para determinar el contenido de azufre y que se tengan en cuenta a efectos de la labor de vigilancia.

Cálculo ponderado en función de la cantidad

$$A_{cj} = \frac{\sum_{i=1}^{i=N_j} a_i \cdot m_i}{\sum_{i=1}^{i=N_j} m_i}$$

siendo:

A_{cj} = el contenido medio de azufre de todas las entregas que han sido objeto de muestreo en todo el mundo durante el año j

a_i = el contenido de azufre de una muestra de la entrega i

N_j = el número total de muestras tomadas durante el año j

m_i = la masa de fueloil con un contenido de azufre igual a a_i .

ANEXO 2

PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS REGLAS 13 Y 14 Y AL APÉNDICE VII DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL

1 El párrafo 6 de la regla 13 se enmienda del modo siguiente:

"6 A los efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán:

- .1 la zona de Norteamérica, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo;
- .2 la zona del mar Caribe* de los Estados Unidos, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo; y
- .3 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente anexo."

2 El párrafo 3 de la regla 14 se sustituye por el siguiente:

"3 A los efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán:

- .1 la zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I y la zona del mar del Norte definida en la regla 5 a) f) del Anexo V;
- .2 la zona de Norteamérica definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo;
- .3 la zona del mar Caribe de los Estados Unidos definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo; y
- .4 cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente anexo."

3 El apéndice VII se enmienda del modo siguiente:

"Apéndice VII
Zonas de control de las emisiones
(reglas 13.6 y 14.3)

- .1 Los límites de las zonas de control de las emisiones designadas en virtud de las reglas 13.6 y 14.3, que no sean la zona del mar Báltico ni la zona del mar del Norte, figuran en el presente apéndice.

* La expresión "Caribe de los Estados Unidos" solo incluye las aguas adyacentes a los Estados Unidos.

- .2 (Texto existente para la zona de Norteamérica)
- .3 La zona del mar Caribe de los Estados Unidos incluye:
- .1 la zona marítima frente a las costas del Atlántico y del Caribe del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos limitada por las líneas geodésicas que unen las siguientes coordenadas:

PUNTO	LATITUD	LONGITUD	PUNTO	LATITUD	LONGITUD
1	17° 18' 37" N,	67° 32' 14" W	29	18° 21' 57" N,	64° 40' 15" W
2	19° 11' 14" N,	67° 26' 45" W	30	18° 21' 51" N,	64° 38' 23" W
3	19° 30' 28" N,	65° 16' 48" W	31	18° 21' 22" N,	64° 38' 16" W
4	19° 12' 25" N,	65° 6' 8" W	32	18° 20' 39" N,	64° 38' 33" W
5	18° 45' 13" N,	65° 0' 22" W	33	18° 19' 15" N,	64° 38' 14" W
6	18° 41' 14" N,	64° 59' 33" W	34	18° 19' 7" N,	64° 38' 16" W
7	18° 29' 22" N,	64° 53' 51" W	35	18° 17' 23" N,	64° 39' 38" W
8	18° 27' 35" N,	64° 53' 22" W	36	18° 16' 43" N,	64° 39' 41" W
9	18° 25' 21" N,	64° 52' 39" W	37	18° 11' 33" N,	64° 38' 58" W
10	18° 24' 30" N,	64° 52' 19" W	38	18° 3' 2" N,	64° 38' 3" W
11	18° 23' 51" N,	64° 51' 50" W	39	18° 2' 56" N,	64° 29' 35" W
12	18° 23' 42" N,	64° 51' 23" W	40	18° 2' 51" N,	64° 27' 2" W
13	18° 23' 36" N,	64° 50' 17" W	41	18° 2' 30" N,	64° 21' 8" W
14	18° 23' 48" N,	64° 49' 41" W	42	18° 2' 31" N,	64° 20' 8" W
15	18° 24' 11" N,	64° 49' 0" W	43	18° 2' 3" N,	64° 15' 57" W
16	18° 24' 28" N,	64° 47' 57" W	44	18° 0' 12" N,	64° 2' 29" W
17	18° 24' 18" N,	64° 47' 1" W	45	17° 59' 58" N,	64° 1' 4" W
18	18° 23' 13" N,	64° 46' 37" W	46	17° 58' 47" N,	63° 57' 1" W
19	18° 22' 37" N,	64° 45' 20" W	47	17° 57' 51" N,	63° 53' 54" W
20	18° 22' 39" N,	64° 44' 42" W	48	17° 56' 38" N,	63° 53' 21" W
21	18° 22' 42" N,	64° 44' 36" W	49	17° 39' 40" N,	63° 54' 53" W
22	18° 22' 37" N,	64° 44' 24" W	50	17° 37' 8" N,	63° 55' 10" W
23	18° 22' 39" N,	64° 43' 42" W	51	17° 30' 21" N,	63° 55' 56" W
24	18° 22' 30" N,	64° 43' 36" W	52	17° 11' 36" N,	63° 57' 57" W
25	18° 22' 25" N,	64° 42' 58" W	53	17° 4' 60" N,	63° 58' 41" W
26	18° 22' 26" N,	64° 42' 28" W	54	16° 59' 49" N,	63° 59' 18" W
27	18° 22' 15" N,	64° 42' 3" W	55	17° 18' 37" N,	67° 32' 14" W
28	18° 22' 22" N,	64° 40' 60" W			

"

ANEXO 3

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES SOBRE CUESTIONES POLÍTICAS O DE PRINCIPIO EN RELACIÓN CON LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

(Por orden de intervención)

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA

La delegación de China se complace de ver que el Sr. Presidente continúa en sus funciones este periodo de sesiones. Estamos convencidos de que con su liderazgo y guía se conseguirán resultados positivos en el periodo de sesiones actual. La delegación de China apoyará de buena fe su labor y participará en los debates con una actitud positiva y constructiva a fin de poder aportar nuestro grano de arena a la reunión.

Antes de adentrarnos en un examen pormenorizado de los puntos del orden del día, permítanme manifestar nuestro agradecimiento a la OMI por sus logros en el ámbito de la reducción de GEI. Desde sus inicios, la OMI ha hecho una importante contribución al desarrollo sostenible, la seguridad y los avances técnicos del transporte marítimo mundial. En ese sentido, el gobierno de China está satisfecho de los avances.

Sin embargo, la OMI no es una organización política sino una organización técnica. La emisión de GEI no es puramente un problema técnico o ambiental. Actualmente es un punto del orden del día de índole política que atrae la atención de todos los países. Así pues, resolver ese problema exige esfuerzos conjuntos de todos los países del mundo; es más, exige que los países muestren voluntad política para adoptar una decisión también política. Esa es también la dirección que ha tomado la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

Ni que decir tiene, en ese sentido la OMI puede contribuir activamente con medidas técnicas, como la mejora de la eficiencia energética para reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo. Sin embargo, es necesario aclarar que el empeño de la OMI al respecto debería limitarse a promulgar normas técnicas y ofrecer apoyo técnico. El empeño de la OMI no deberían rebasar su mandato y responsabilidad. Pedir a los Estados Miembros que se comprometan políticamente a reducir la emisión de GEI o a poner en marcha programas económicos mundiales son iniciativas que van más allá del mandato de la OMI. De no ser así, en el seno de la OMI se creará un conflicto y división internos graves, lo que pondría en peligro la función efectiva que la OMI desempeña en muchas cuestiones importantes.

Sr. Presidente, quisiera aprovechar la oportunidad para reiterar la posición de principio del gobierno de China sobre la cuestión.

- .1 Se opone a la aplicación por la OMI del principio de "no discriminación" en la reducción de los GEI por las siguientes razones:
 - El "principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas" es la piedra angular de la CMNUCC, y es también una decisión consensuada de la comunidad internacional para abordar la reducción de GEI. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, las partes incluidas en el anexo I de la CMNUCC procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto

invernadero generadas por el transporte marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización Marítima Internacional. En el Protocolo no se establece responsabilidad alguna para los países de desarrollo con respecto a la reducción de emisiones del transporte marítimo.

- El principio de "no discriminación", que niega directamente el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas", no alude a las responsabilidades de los países desarrollados por lo que respecta al apoyo financiero, técnico y de creación de capacidad, debilitará la capacidad de los países en desarrollo para hacer frente al cambio climático y frenará considerablemente su desarrollo en el transporte marítimo internacional, el comercio y la economía.
- Las medidas de reducción de las emisiones en virtud del principio de "no discriminación" crearán un precedente de reducción de emisiones en el sector en un modo "no diferenciado" y una reducción obligatoria para los países en desarrollo. Ello supondrá una grave amenaza para la posición de interlocutor principal de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto y echará por tierra el ambiente de negociación y cooperación internacionales sobre el cambio climático.

En consecuencia, China propone lo siguiente:

- Que la OMI respete plenamente el derecho al desarrollo de los países en desarrollo. De conformidad con los principios y reglas de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto, la OMI debería esforzarse por buscar soluciones técnicas que se ajusten al principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas".

.2 Se opone a incluir el EEDI, el EEOI y el SEEMP en el Anexo VI del Convenio MARPOL para su aplicación obligatoria por las siguientes razones:

- Esas medidas técnicas no están acabadas. Algunas tecnologías clave están aún en fase de mejora y verificación. Además, todavía existen grandes diferencias entre las partes con respecto a algunas cuestiones fundamentales.
- Esas medidas técnicas no encarnan el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas", y crearán un precedente de reducción de emisiones en el sector y una reducción obligatoria de las emisiones para los países en desarrollo.
- El CO₂ y otros gases de efecto invernadero no son contaminantes atmosféricos. En consecuencia, su inclusión en el Anexo VI del Convenio MARPOL no es congruente con la finalidad, objetivos y ámbito de aplicación de dicho Convenio, lo cual también provocará grandes dificultades en la legislación nacional de la mayoría de las partes.

- En los textos actuales no se establecen disposiciones inequívocas sobre la responsabilidad que tienen los países desarrollados de ofrecer a los países en desarrollo apoyo financiero, técnico y de creación de capacidad.

En consecuencia, China propone lo siguiente:

- Por el momento, el EEDI y otras medidas técnicas deberían seguir siendo de aplicación voluntaria y ser obligatorias solamente para los países desarrollados. Podrá procederse a debatir la cuestión de la aplicación obligatoria cuando las soluciones técnicas estén acabadas.
- Si esas medidas han de ser obligatorias en el futuro, debería elaborarse un nuevo convenio o un nuevo protocolo del Convenio MARPOL con objeto de resolver el problema del CO₂. En el nuevo documento jurídico deberían establecerse disposiciones inequívocas sobre la responsabilidad que tienen los países desarrollados de ofrecer a los países en desarrollo apoyo financiero, técnico y de creación de capacidad.

.3 La OMI solamente debería estudiar la metodología y la viabilidad operacional de las MBM por las siguientes razones:

- Las MBM supondrán importantes repercusiones en la economía, comercio y desarrollo social de los países y pueden rebasar el mandato de la OMI como organización técnica del sector.
- La Conferencia de las Partes (CP) en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto debaten en la actualidad los principios básicos y elementos fundamentales de las MBM y entre las partes todavía se registran grandes diferencias. La OMI no debería precipitarse a adoptar decisiones sobre la cuestión antes de que la CP llegue a un consenso con respecto a las cuestiones mencionadas anteriormente.
- En la actualidad, la mayoría de las propuestas sobre MBM proceden de los países desarrollados y no encarnan ni reflejan el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas" ni los intereses y preocupaciones de los países en desarrollo. Tales propuestas tendrán, hasta cierto punto, repercusiones negativas en la competitividad internacional de los bienes de exportación y el comercio exterior de los países en desarrollo, lo que también restringirá su desarrollo en el transporte marítimo internacional, el comercio y la economía.

En consecuencia, China propone lo siguiente:

- La Conferencia de las Partes en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto debería determinar los principios básicos y elementos fundamentales de las MBM. La OMI, con arreglo a la decisión así adoptada, debería centrarse en la cuestión de la metodología y la viabilidad operacional.
- Cualquiera que sea la MBM que se elabore, no debería suponer ninguna responsabilidad financiera adicional para los países en desarrollo y debería tener por objeto fomentar los avances técnicos y el desarrollo sostenible en el transporte marítimo internacional.

- Los fondos recabados gracias a las MBM deberían invertirse en el sector del transporte marítimo y encauzarse a los países en desarrollo únicamente en apoyo del desarrollo del sector del transporte marítimo en esos países.

Sr. Presidente, la delegación de China asistirá a los debates con los principios antedichos. Asimismo, estamos dispuestos a aunar nuestros esfuerzos con otros países para garantizar que los resultados del presente periodo de sesiones sean importantes.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA

La delegación de la India es sabedora de la gran importancia que la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Secretario General otorgan a la determinación y desarrollo de las medidas técnicas necesarias para conseguir la reducción de las emisiones procedentes del transporte marítimo internacional.

El objetivo de estabilización a largo plazo no puede separarse de la cuestión de compartir la capacidad de absorción del carbono y garantizar que las cargas se comparten de manera equitativa, teniendo en cuenta también las emisiones históricas acumulativas, las emisiones per cápita y las necesidades en materia de desarrollo de los países en desarrollo, y debe estar guiado además por el artículo 2 de la CMNUCC en su totalidad. En ese contexto, las responsabilidades comunes pero diferenciadas son un elemento fundamental que tiene que respetarse en letra y espíritu.

La India se enfrenta periódicamente a caprichos extremos del clima y nuestro Gobierno gasta anualmente alrededor del 2,63% del PIB en la elaboración de planes y programas con un fuerte componente de adaptación. Por lo tanto, somos muy conscientes de que el cambio climático antropógeno, sumado a condiciones que ya son extremas y variables por naturaleza, tendría repercusiones importantes para nosotros y que necesitamos adoptar medidas urgentes para hacer frente a tales repercusiones negativas.

Toda la estructura de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto está impulsada por la necesidad de abordar de manera equitativa el cambio climático, dada la distribución desigual del espacio ambiental disponible entre los países desarrollados y los países en desarrollo. Así pues, no es compatible utilizar ahora el argumento de "no otorgamiento de un trato favorable" para apartarse de compromisos específicos necesarios para que los países del anexo I aborden el problema del cambio climático.

En concreto, nuestras observaciones sobre las cuestiones relacionadas con los GEI son las siguientes:

.1 Medidas técnicas y operacionales:

- Apoyamos toda iniciativa para la adopción de medidas de eficiencia energética, siempre y cuando sean voluntarias, en la fase actual, para los países en desarrollo.
- Como país en desarrollo, la India no quiere entrar en ningún acuerdo que afecte al principio básico de responsabilidades comunes pero diferenciadas e incida de forma negativa en nuestras necesidades de desarrollo y se aparte de la política de responsabilidad común pero diferenciada con respecto a las emisiones de GEI.

.2 Apoyamos la idea del índice de eficiencia energética de proyecto, siempre que sea voluntario. A nuestro juicio, la elaboración de un índice de proyecto de CO₂ en el MEPC 61 responde a prisas injustificadas. Nos preocupa que la fórmula para mejorar el proyecto de un buque con objeto de reducir la emisión de CO₂ pueda acabar obviando elementos fundamentales. No disponemos de datos pasados que nos permitan evaluar el índice de proyecto y como tal puede que el proyecto prescriptivo no esté bien fundamentado.

- Apoyaríamos un plan de gestión de la eficiencia energética para todos los buques con carácter voluntario con objeto de conseguir un menor consumo de combustible y ventajas económicas.

.3 Con respecto a la propuesta concreta de incluir medidas legislativas como parte del Convenio MARPOL, estimamos que ese no es el instrumento jurídico adecuado.

Sr. Presidente, en el Comité ya pasamos anteriormente por este proceso cuando se formulaba la legislación para controlar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre de los buques. Finalmente decidimos redactar un convenio independiente, cuando nos dimos cuenta de que el objetivo y estructura del Convenio MARPOL no eran adecuados. En la elaboración de legislación para el reciclaje de buques y, más recientemente, la contaminación biológica, hubo deliberaciones similares.

El objetivo y estructura del Convenio MARPOL no son adecuados para incrementar las medidas de eficiencia energética de los buques, es decir, el EEDI y el SEEMP.

.1 A continuación presentaremos algunos ejemplos citando el Convenio MARPOL y sus artículos:

- El Convenio comienza con una declaración de que las Partes en el Convenio "Reconociendo que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación" y, a continuación, continúa con la siguiente declaración: "Deseosas de lograr la eliminación total de la contaminación intencional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias". Dichas declaraciones no encajan con las medidas de eficiencia energética a las que los autores de las propuestas desean conferir carácter obligatorio, como el EEDI y el SEEMP.

- En el párrafo 1 del artículo 1 (Obligaciones generales en virtud del Convenio) se declara lo siguiente:

"Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos anexos por los que estén obligadas, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio". Esa declaración tampoco encaja con las medidas de eficiencia energética que deseamos hacer obligatorias, como el EEDI y el SEEMP.

Sr. Presidente, nos preocupa que las prisas injustificadas por aprobar prescripciones jurídicas obligatorias para el EEDI y el SEEMP como parte del Convenio MARPOL provoquen posibles complicaciones y confusión.

Se debe ser escrupuloso a la hora de garantizar que el Convenio MARPOL es adecuado para los fines deseados, pero creemos firmemente que ese Convenio no es el instrumento adecuado para abordar el problema de los GEI.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL BRASIL

Esta delegación apoya plenamente las opiniones que acaba de manifestar el distinguido delegado de China.

Como hemos declarado en anteriores ocasiones, el Brasil no puede aceptar la inclusión de medidas de eficiencia energética en el Anexo VI del Convenio MARPOL, dado que ese Anexo trata de la contaminación atmosférica, y no todos los gases que provocan el calentamiento global pueden considerarse causantes de contaminación atmosférica.

Además, aun cuando el Anexo VI fuera el adecuado para regular dichas emisiones, las decisiones sobre su aplicabilidad estarían sujetas a decisiones de la CMNUCC.

Si dichas medidas han de tener carácter obligatorio, estaríamos de acuerdo con la postura de China en el sentido de que convendría elaborar un nuevo instrumento para resolver el problema de los GEI. En dicho instrumento debería establecerse claramente la responsabilidad que corresponde a los países desarrollados de ofrecer a los países en desarrollo ayuda financiera, técnica y de creación de capacidad.

Asimismo, estamos de acuerdo en que, de momento, la OMI debería concentrarse en profundizar en la investigación sobre las metodologías y la viabilidad operacional de las MBM.

Desde nuestro punto de vista, los principios básicos de las MBM deben sostener plenamente los principios y disposiciones de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto, en concreto el principio de las "responsabilidades comunes pero diferenciadas".

Como ya sabe, Sr. Presidente, la OMI forma parte del sistema de las Naciones Unidas, al igual que la CMNUCC. Al tratar cuestiones que recaen en la esfera de más de un organismo de las Naciones Unidas, todos sus principios deben respetarse y acatarse plenamente. De lo contrario, estaríamos infringiendo gravemente la legislación internacional.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

Una vez más, la República Bolivariana de Venezuela reitera su firme disposición a colaborar con otros en apoyo de toda iniciativa que trate de encontrar una solución a una cuestión importante que nos afecta a todos, a saber, el cambio climático. Somos plenamente conscientes de nuestra responsabilidad por lo que respecta a la tarea hercúlea de encontrar soluciones que nos permitan garantizar un medio ambiente adecuado para las generaciones futuras, al igual que somos conscientes de la ingente labor que la OMI ha llevado a cabo para fomentar dicha causa.

Ahora bien, nos preocupa mucho que la OMI lleve adelante medidas que, además de aprobación técnica, exigen también consenso político, y en consecuencia apoyamos plenamente la postura manifestada por la delegación de China por las siguientes razones:

- .1 En primer lugar, estamos de acuerdo en que, cualquiera que sea la medida que adopte el Comité, y en última instancia la Organización, debe cumplir el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas", un principio fundamental de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto. Ninguna de las medidas propuestas permitiría el cumplimiento de dicho principio. Al contrario, las medidas serían obligatorias en todo el mundo, un factor que, en nuestra opinión, afectaría a las negociaciones actualmente en marcha en el contexto de la aplicación de dicha Convención y Protocolo; tales medidas son potencialmente contrarias al espíritu y propósito de esos instrumentos.
- .2 En segundo lugar, por lo que respecta a las medidas de eficiencia energética, suscribimos la opinión de que todavía no están plenamente asentadas. También estamos de acuerdo en que el Anexo VI del Convenio MARPOL no es el instrumento más adecuado para implantar tales medidas porque, una vez plenamente elaboradas, estas tendrían que aplicarse a través de un nuevo instrumento.
- .3 Finalmente, por lo que respecta a lo observado sobre las medidas de mercado, estamos de acuerdo en que la Conferencia de las Partes en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto debe determinar, en primer lugar, los principios básicos y los elementos fundamentales para su aplicación, tras lo cual la OMI adoptaría una decisión sobre la forma de aplicarlos desde un punto de vista metodológico y operacional en el contexto del sector del transporte marítimo mundial.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ARABIA SAUDITA

La delegación de Arabia Saudita apoya plenamente la opinión de la delegación de China refrendada por la India, el Brasil y Venezuela, y otros países que se han asociado con dicha delegación.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE MALASIA

Malasia quisiera dar las gracias a todas las partes que han participado en el Grupo de expertos por el enorme esfuerzo realizado, a pesar del poco tiempo disponible. La delegación de Malasia ha examinado detenidamente la propuesta. Mantenemos firmemente nuestra postura de que no es necesario contar con otro instrumento o medida para reducir los GEI, excepto las medidas técnicas y operacionales. La delegación de Malasia tiene el firme propósito de apoyar la aplicación obligatoria de toda iniciativa técnica y operacional cuando la norma está clara y la aplicación es práctica.

Además, ninguno de los instrumentos de mercado ofrece un análisis competente o tratamiento adecuado del mecanismo de financiación o incluso la cuestión de la responsabilidad común pero diferenciada.

Volvemos a afirmar nuestra postura, a saber, que las iniciativas sobre las MBM no deberían examinarse en el seno de la OMI. De forma contraria a lo que alegan algunos países, no estamos de acuerdo en que los debates sobre las MBM se mantengan separados de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.

Por lo que respecta al documento presentado por la delegación de las Bahamas (MEPC 60/4/10), compartimos las mismas preocupaciones que ese país.

Las MBM deberían examinarse/implantarse a través de la OMI, del mismo modo que deberían examinarse en su totalidad, con la participación de todos los sectores.

Nos preocupa el medio ambiente y existe un plan continuado que afecta a todos los sectores.

Nuestra delegación quisiera también manifestar su preocupación con respecto a las medidas técnicas y operacionales.

Por un lado, se considera que las medidas técnicas y operacionales constituyen el modo más efectivo y práctico de reducir los GEI, pero, por otro, tales medidas suponen una gran inversión.

Por lo que respecta al hecho de que la OMI someta a debate las medidas técnicas y operacionales, estamos dispuestos a secundar la elaboración de medidas técnicas y operacionales con los auspicios de la OMI. Estamos incluso dispuestos a considerar la posibilidad de que las medidas sean obligatorias cuando las normas estén claras y el plan de aplicación sea razonable y realista. Todo plan de aplicación debería ofrecer apoyo si las repercusiones financieras son enormes. Estamos de acuerdo con China. Las medidas no deberían situarse en el marco del Anexo VI del Convenio MARPOL y sería preferible que hubiera un nuevo instrumento, ya que el CO₂ no puede considerarse contaminante. Quizá podría considerarse la posibilidad de un nuevo protocolo del Convenio MARPOL, como han propuesto algunos países.

Finalmente, quisiéramos sumarnos a las declaraciones de los distinguidos delegados de China, la India, el Brasil, Venezuela, Arabia Saudita y la larga lista de los otros Estados.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE QATAR

Qatar, como país en desarrollo, entiende perfectamente y apoya plenamente la postura de China, Arabia Saudita, la India, Venezuela, el Brasil y las otras delegaciones que se han manifestado en los mismos términos, por las siguientes razones:

Qatar cree que la OMI debería centrarse de forma más directa en lo siguiente:

- .1 la cuestión de la metodología, cuestiones operacionales (tales como: proyecto, operaciones del buque y otras); y
- .2 ofrecer un mecanismo para facilitar los avances técnicos y el desarrollo sostenible en el transporte marítimo internacional (su funcionamiento, las medidas necesarias).

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE ARGENTINA

El cambio climático exige un esfuerzo colectivo. Argentina aprecia enormemente la función de la OMI en la reducción de los gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. No obstante las características particulares del transporte marítimo, creemos que es fundamental en este contexto mantener el principio de "responsabilidad común pero diferenciada" consagrado en el Protocolo de Kyoto, en aquellas cuestiones que se refieren a la responsabilidad de los países en desarrollo.

Estimamos que las conclusiones de los debates sobre el cambio climático mantenidos en el seno de la CMNUCC son, y deben seguir siéndolo, el punto de referencia supremo para avanzar en otros ámbitos.

En consecuencia, creemos que todavía no ha llegado el momento de pasar a debatir la obligatoriedad de las disposiciones. El camino debería ser seguir perfeccionando las medidas, pero siempre partiendo de la aplicación voluntaria, hasta que nuestros Gobiernos se pongan de acuerdo en las importantísimas cuestiones que siguen abiertas.

La OMI ha avanzado en diversas medidas técnicas y operacionales, así como en las medidas de mercado. Si bien no cabe duda de que las medidas técnicas y operacionales han alcanzado una fase de madurez en su desarrollo, confiamos en que se decidirá por consenso la forma de aplicar las medidas, así como su alcance, calendario y ámbito de aplicación.

Por lo que respecta a las medidas de mercado, la situación es diferente: en ese caso no podemos hablar de madurez. El Grupo de expertos no pudo –y se entiende que ese fuera el caso– llegar a conclusiones que permitieran, al menos, el examen de soluciones duraderas: hay una falta de reflexión serena sobre la base y la forma de las medidas, y tampoco se han evaluado suficientemente las repercusiones que las medidas tendrán, en las diferentes regiones del mundo, entre los diferentes países que se dedican al comercio marítimo.

Si bien estamos de acuerdo con la evaluación realizada con respecto a la creación de capacidad, ello no disipa nuestras dudas del todo, ya que su ámbito de aplicación se limita a evaluar las repercusiones de implantar tales medidas en sentido estricto.

Argentina estima que todas las posibles opciones para reducir las emisiones de GEI deberían examinarse con la debida atención, dado que se trata de medidas que afectan profundamente no solo al sistema actual del comercio marítimo sino también, entre otras cosas, a la tecnología aplicada, el acceso a los mercados y la igualdad de oportunidades. Tienen un interés especial los efectos que dichas medidas puedan tener en el sector del transporte marítimo y la posible imposición de cargas que desembocarán en unos mayores costos para el usuario final.

Además de todos esos factores, debería tenerse presente que los principios de capacidad y de "responsabilidades comunes pero diferenciadas" deben aplicarse.

DECLARACIÓN DE LA REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN

Sin necesidad de repetir, por razones de tiempo, las inquietudes manifestadas hasta ahora, también nosotros opinamos que en estos momentos es prematuro dar a las medidas carácter obligatorio, en particular para los países en desarrollo. Es necesario dedicar más tiempo, estudios e investigaciones a todos los aspectos de los programas sobre los GEI para el sector del transporte marítimo, incluida la eliminación de barreras y las dificultades asociadas con estas.

DECLARACIÓN DE LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA

En el MEPC 60 ya hicimos una declaración sobre el asunto y una de las cosas que dijimos en aquella declaración, que reflejaba los resultados de la CP 15, fue: "para nosotros ahora la cuestión fundamental es si los resultados de la CP 15 conllevan algún cambio importante con respecto a la situación existente anteriormente que exija que la OMI acelere, acelere con precaución o desacelere hasta frenar". A la hora de decidir una posible opción señalamos también que: "para nosotros la primera y la tercera opciones son situaciones extremas que no merecen examinarse", y propusimos lo siguiente: "teniendo en cuenta las circunstancias, favorecer la opción 2, esto es, acelerar con precaución, pareciera ser la decisión más sensata." Con la esperanza de que nuestra propuesta contara con apoyos,

dijimos: "esto no solamente nos uniría, sino que nos permitiría progresar a la misma velocidad del proceso en el marco de la CMNUCC, un ingrediente clave que forma un consenso, tal como se consiguió al comienzo de estas negociaciones".

La cuestión que se nos plantea es si la labor emprendida en el lapso interperiodos está suficientemente madura o, en otras palabras, si todas las inquietudes que manifestamos como países en desarrollo han recibido una respuesta satisfactoria en el proceso. A modo de recapitulación, algunas de las preocupaciones que manifestamos eran las siguientes:

- .1 en nuestra opinión, no era conveniente que la OMI avanzara a una velocidad superior a la del proceso de la CMNUCC. La razón de esa preocupación se basaba en dos (2) posibles riesgos, a saber, comprometer la posición de las negociaciones de los países en desarrollo y, además, arriesgar la sostenibilidad a largo plazo del sector marítimo adoptando medidas potencialmente muy superiores a su contribución actual al cambio climático; y
- .2 el principio de que, si bien todos somos iguales pero diferentes en capacidad y competencia, por esa razón algunos tenían que poner más de su parte para que los que carecían de capacidad y competencia pudieran al menos desarrollarse hasta niveles aceptables, lo que les permitiría contribuir considerablemente a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en un plazo acordado.

Las declaraciones de China, la India, el Brasil, Arabia Saudita y otros países en desarrollo que han tomado la palabra antes que nosotros, a los que apoyamos plenamente, son el reflejo de que, hasta la fecha, no se ha demostrado de forma contundente que las cuestiones planteadas por los países en desarrollo, desde que iniciamos las negociaciones, se hayan examinado. Y esa situación nos preocupa.

Así pues, Sudáfrica opina que para que el proceso avance debería darse respuesta a las preocupaciones, en la medida de lo posible para todos los países. Será lamentable que el proceso siguiera adelante sin la garantía de que todos los Miembros lo apoyan plenamente. Compartimos con el Secretario General la esperanza de que las decisiones en el marco de este punto del orden del día se adopten por consenso y no por otros medios. En opinión de Sudáfrica, deberíamos volver al punto de partida para examinar las posibles ventajas de crear un nuevo instrumento jurídico, en lugar de enmendar el Anexo VI del Convenio MARPOL, para abordar el cambio climático debido al transporte marítimo internacional. En el ámbito internacional ya se ha decidido por consenso que los países en desarrollo deben recibir asistencia y, por lo tanto, es nuestra opinión sopesada que un instrumento jurídico que no tenga en cuenta las necesidades financieras, técnicas y tecnológicas de los países en desarrollo será imperfecto. Así pues, nuestra opinión es que aceleremos con precaución.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL ECUADOR

La delegación del Ecuador refrenda y respalda la declaración de la delegación de China y las observaciones de las delegaciones de la India, el Brasil, Venezuela y otros que nos han precedido.

Creemos que es necesario disponer de más tiempo para el análisis y la aplicación de las medidas previstas, teniendo presentes las enormes repercusiones que tendrían en el comercio marítimo y actividades conexas. Es más, tal como han señalado algunas delegaciones, las medidas deben también satisfacer y cumplir los principios previamente aceptados por nuestros países en foros de muy alto nivel.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE COLOMBIA

La delegación de Colombia da las gracias a todos los países que han presentado documentos y se han esforzado por establecer medidas operacionales, técnicas y de mercado con objeto de reducir las emisiones de GEI.

El cambio climático es un asunto de gran importancia para nuestro país. Según las últimas noticias, más de 800 000 colombianos se han visto afectados por las lluvias que han golpeado nuestro país y unos 100 han perdido la vida debido a las graves inundaciones. Por esa razón y porque se trata de compromisos internacionales, nos damos cuenta de la importancia de reducir las emisiones de GEI y abordar este problema mundial tan rápida y eficazmente como sea posible y con el máximo esfuerzo conjunto.

Nuestra delegación acoge con agrado el documento distribuido por la República Popular de China y está de acuerdo con su contenido, en particular con la importancia de mantener el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas", tal como se acordó en la CMNUCC.

En ese contexto, mi delegación estima que no tenemos competencia para alterar el significado de lo que se acordó en el marco de ese instrumento internacional. Creemos que el éxito dependerá en gran medida de las medidas de los países en desarrollo y del cumplimiento y apoyo que los países desarrollados ofrezcan para mitigar el cambio climático. En consecuencia, esperamos que, en un espíritu constructivo y armonioso, podamos llegar a un acuerdo sobre esta cuestión tan importante, y ofrecemos nuestra colaboración a tal fin.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE BOLIVIA

La delegación de Bolivia suscribe y apoya plenamente los sólidos argumentos sobre la cuestión presentados por la delegación de China y refrendados por la India, el Brasil, Venezuela y otros países que se han asociado con esa delegación.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE BANGLADESH

Tal como ha propuesto la India, la delegación de Bangladesh cree que, habida cuenta de la importancia de las cuestiones que se están debatiendo, un instrumento de la OMI independiente es factible.

En ese sentido, Bangladesh, en consonancia con las opiniones manifestadas por China, quisiera declarar que cualesquiera medidas de mercado que se elaboren, estas no deberían imponer ninguna responsabilidad financiera a los países en desarrollo.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE ETIOPÍA

Antecedentes

El sector del transporte marítimo mundial es una de las fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que mayor crecimiento ha experimentado. Las emisiones de CO₂ procedentes del transporte marítimo han aumentado aproximadamente un 28% de 1990 a 2005 y las emisiones anuales de CO₂ procedentes del sector son superiores a las de la mayoría de los países industrializados. A la vez que las emisiones peligrosas siguen en aumento, los sectores del transporte marítimo y la aviación mundiales no están sujetos al Protocolo de Kyoto.

Uno de los pilares fundamentales de las negociaciones sobre el cambio climático mundial que se llevan a cabo en las Naciones Unidas consiste en establecer fuentes nuevas y adicionales de financiación para apoyar medidas de mitigación y adaptación en los países en desarrollo. En el Plan de Acción de Bali, que constituye el mandato para las negociaciones internacionales sobre un nuevo acuerdo relativo al clima, se hace un llamamiento a un "mejor acceso a fuentes de financiación nuevas y adicionales" y "un mecanismo innovador" como piezas principales del nuevo acuerdo. El Acuerdo de Copenhague, una declaración política a la que se han asociado 138 países, ha aceptado movilizar 100 000 millones de dólares de los Estados Unidos anualmente para 2020 y destinarlos a medidas de adaptación y mitigación en los países en desarrollo.

En el artículo 2.2 de la CMNUCC se insta a las "Partes incluida en el anexo I", o las naciones industrializadas, a que procuren limitar o reducir las emisiones de GEI generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la organización marítima internacional (OMI). En los últimos años, las delegaciones nacionales y los observadores en el proceso de la CMNUCC y los organismos rectores de las Naciones Unidas han propuesto que los sectores del transporte aéreo y marítimo internacional podrían llegar a ser fuentes importantes de ingresos para financiar la adaptación. El Grupo asesor de alto nivel sobre la financiación para hacer frente al cambio climático, constituido por el Secretario General de las Naciones Unidas a raíz del Acuerdo de Copenhague, examina actualmente el transporte internacional como fuente innovadora de financiación con objeto de conseguir el objetivo de financiación a largo plazo de 100 000 millones de dólares de los Estados Unidos anualmente.

Estamos convencidos de que un mecanismo de mercado justo que aborde las emisiones de GEI generadas por el transporte marítimo internacional puede desempeñar una función importante (como parte de un conjunto amplio de medidas innovadoras) en la recaudación de la nueva financiación para hacer frente al cambio climático que los países pobres tanto necesitan.

En un informe de 2008 titulado "Turning Carbon into Gold", observamos que la OMI podría implantar un mecanismo de mercado sin renunciar al principio de la CMNUCC de responsabilidades comunes pero diferenciadas. La coherencia con dicho principio garantizará que solamente se penalice a los países con responsabilidad histórica por las emisiones de GEI y la capacidad de pagar. En el informe proponemos un planteamiento que permita reducir las emisiones y que se limite solamente a rutas entre los países incluidos en el anexo I. Ahora bien, aunque este tipo de planes diferenciados son en teoría viables, plantean cargas administrativas que pueden ser difíciles de superar.

Si se establece un régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) mundial y uniforme para el sector marítimo, en consonancia con el principio de "no otorgamiento de un trato más favorable", podría armonizarse con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas de los siguientes modos:

- .1 compensando a los países en desarrollo por cualesquiera repercusiones económicas desfavorables, incluidos reembolsos a los países en desarrollo en función de las repercusiones financieras de regímenes o gravámenes marítimos mundiales;
- .2 asignando la gran mayoría de los ingresos restantes a apoyar las actividades de mitigación y adaptación en los países en desarrollo (por ejemplo, mediante el Fondo de Adaptación del Protocolo de Kyoto, o un

nuevo fondo mundial para hacer frente al cambio climático en el marco de la CMNUCC); y

- .3 creando un umbral *de minimis* con objeto de que los buques que no superen un determinado tamaño estén exentos, así como las rutas de navegación de los PMA y los PEID.

¿QUÉ SE NECESITA CONSEGUIR EN EL MEPC 61?

Deben recomendarse para su adopción en 2011 las propuestas para establecer un mecanismo de mercado justo que permita reducir las emisiones del transporte marítimo y recaudar nuevos fondos adicionales para hacer frente al cambio climático destinados a los países en desarrollo.

Ello enviará una señal positiva antes de la publicación del informe definitivo del Grupo asesor de alto nivel sobre la financiación para hacer frente al cambio climático (AGF) en octubre y las reuniones de la CMNUCC en Tianjin (China) en octubre y en Cancún (México) a finales de año y mantendrá abierta la posibilidad de recaudar una parte de los nuevos recursos necesarios para hacer frente al cambio climático debido al transporte marítimo internacional.

El transporte marítimo no puede ser la única solución a la necesidad de recaudar fondos para hacer frente al cambio climático, pero puede desempeñar una función trascendental.

ANEXO 4

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CUBA EN APOYO DE LA DELEGACIÓN DE CHINA Y EN RELACIÓN CON LAS MEDIDAS FINANCIERAS Y TÉCNICAS

El asunto que se está debatiendo forma parte del orden del día del Comité de Protección del Medio Marino desde su 58º periodo de sesiones, en 2007, en el que se introdujo como respuesta al mandato remitido al Comité por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Si bien existe consenso entre las partes en el sentido de que la comunidad marítima debe implantar una política ecológicamente racional, en consonancia con la política de ese organismo, para reducir los gases de efecto invernadero (GEI) emitidos a la atmósfera por los humos de escape de los buques, el principal obstáculo para su adopción unánime ha sido la falta de flexibilidad exhibida por los países desarrollados en relación con los parámetros de control y la responsabilidad por cuotas de reducción, y hasta la fecha se ha dado prioridad al principio de "no discriminación".

Aplicar dicha política significaría negar directamente el principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas", la piedra angular tanto de la CMNUCC como el Protocolo de Kyoto, con consecuencias para la mejora de las flotas de los países en desarrollo. Estos últimos serían los que más sufrirían, al tener que enfrentarse a la necesidad de introducir costosas tecnologías nuevas, que están más allá de sus posibilidades, y el riesgo de sufrir reducciones drásticas en el tonelaje de sus flotas, lo que a su vez llevaría a una ralentización de su crecimiento económico.

El principio de "responsabilidad común pero diferenciada" ha ido ganando gradualmente apoyo en la comunidad marítima. En el MEPC 59, celebrado en 2008, la mayoría de los países de América Latina, representados por el GRULAC, insistieron en la importante función que debían desempeñar los países en desarrollo en la reducción de GEI, dadas las causas del efecto invernadero que, por su misma naturaleza, está más intrínsecamente ligado al desarrollo que al medio ambiente.

En ese contexto, el documento presentado al MEPC 61 por China, con el apoyo de Cuba, hace un llamamiento a los países desarrollados para que proporcionen a los países en desarrollo los recursos financieros y técnicos que les permitan mejorar su capacidad para hacer frente al problema de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, con objeto de limitar o reducir dichas emisiones, sin aplicar medidas de carácter obligatorio que afectarían al mercado, y haciendo hincapié en dar prioridad a las repercusiones generales en los sectores marítimos de los países en desarrollo, lo que no dejaría ninguna duda sobre la importancia primordial del principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas".

Habida cuenta de lo anterior, apoyamos la nueva propuesta de China, tras examinarla con atención, partiendo del principio antedicho y del hecho de que, hasta la fecha, las soluciones técnicas disponibles son muy costosas y algunas todavía no están plenamente elaboradas, lo que significa que no se dan todavía las condiciones para hacer que tales soluciones tengan carácter obligatorio en el marco de las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL; en caso de aprobarse dichas soluciones, deberían ser obligatorias solamente para los países desarrollados, al menos hasta encontrar soluciones técnicas viables.

ANEXO 5

ENMIENDAS PROPUESTAS POR LAS DELEGACIONES SOBRE LAS MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA BUQUES RECOGIDAS EN EL DOCUMENTO MEPC 61/WP.10

(Por orden de intervención)

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA

Regla 4*bis* – Fomento de la asistencia técnica y la creación de capacidad:

Con objeto de fomentar la reducción de los GEI en el sector marítimo mundial y finalizar las medidas técnicas del EEDI, debería aumentarse la transparencia de la tecnología en la implantación del EEDI. Todo nuevo proyecto y tecnología que reduzca el valor EEDI obtenido debería ser público. Los países desarrollados deberían transferir su tecnología y ofrecer apoyo financiero a los países en desarrollo para la creación de capacidad, a fin de que estos estén en mejores condiciones para cumplir las nuevas prescripciones.

Texto del Convenio MARPOL:

Las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización y otros órganos internacionales y con la asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, fomentarán la prestación de ayuda a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica para:

- a) formar personal científico y técnico;
- b) suministrar el equipo e instalaciones de recepción y de vigilancia y control que se necesiten;
- c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones encaminadas a prevenir o mitigar la contaminación del medio marino por los buques; y
- d) fomentar la investigación, preferiblemente en los países interesados, promoviendo así el logro de los fines y propósitos del presente Convenio.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL BRASIL

Enmiendas a la regla 2 – Ámbito de aplicación:

- .1*bis* las presentes reglas se introducirán gradualmente a lo largo de un periodo de [8 años] para los países en desarrollo

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GHANA

Sería preferible llegar a alguna especie de acuerdo entre las dos partes. Asimismo, debería examinarse la propuesta del Brasil, pero en lugar de los 8 años que se proponen, corresponde a este Comité acordar un plazo para que todos los países se adapten a la tecnología.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DEL REINO UNIDO

En consonancia con los oradores que me han precedido, me temo que no estamos de acuerdo con el texto propuesto. La aplicación del EEDI debe ofrecer reglas de juego justas para todos los buques, independientemente de su pabellón.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA

Por lo que respecta a la distribución del proyecto de texto como enmiendas, la delegación de la India desea declarar que lo dispuesto en los artículos del Convenio se refiere a enmiendas al mismo. En la actualidad, el Anexo VI del Convenio MARPOL aborda los SO_x y NO_x, mientras que "el proyecto de reglas sobre la eficiencia energética de los buques" presenta reglas completamente nuevas y no puede interpretarse como enmiendas. Antes de llegar a ninguna conclusión, es necesario examinar los aspectos jurídicos.

ANEXO 6

INTERVENCIÓN DE LA SECRETARÍA DE LA CMNUCC

Este es un momento importante en el que puede que el MEPC adopte decisiones fundamentales sobre la manera de reforzar la contribución del transporte marítimo internacional para abordar todos los problemas que plantea el cambio climático y ayudar a los gobiernos a ejecutar el próximo paso esencial a tal fin.

En 2007 el transporte marítimo internacional contribuyó un 2,7% de las emisiones mundiales de CO₂, y se espera que esta contribución aumente de manera significativa en el futuro a causa del crecimiento previsto en el comercio mundial y la demanda de transporte por mar.

Aun cuando se ha reconocido que el transporte marítimo internacional es el medio de transporte de mercancías más eficiente, si no se toman medidas, los índices de crecimiento actual y previsto del transporte marítimo tendrán repercusiones negativas sobre los esfuerzos mundiales para reducir las emisiones. De eso no cabe ninguna duda.

Hace 13 años, los gobiernos confiaron a la OMI que estudiara la posibilidad de limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional.

Desde entonces, la OMI, a través del Comité de Protección del Medio Marino, ha dirigido la elaboración de un conjunto completo de medidas técnicas y operacionales y de mecanismos de mercado para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector en el ámbito mundial y reducir al mínimo las repercusiones del transporte marítimo en el medio ambiente.

Asimismo, no hay duda de que el sector del transporte marítimo tiene a su disposición medidas técnicas y operacionales rentables de reducción de las emisiones.

En el periodo de sesiones actual, el Comité examinará la posibilidad de otorgar carácter obligatorio a las medidas técnicas y operacionales que en su 59º periodo de sesiones acordó que serían voluntarias, teniendo en cuenta la labor realizada en el lapso interperiodos por su Grupo de trabajo sobre medidas de eficiencia energética para buques.

Por lo que respecta a los mecanismos de mercado (MBM) para el transporte marítimo internacional, el Comité tiene ante sí el informe del Grupo de expertos, en el que se evalúa la viabilidad de 10 posibles MBM, así como su potencial de reducción por lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional.

Se ha avanzado mucho, pero necesitamos pasar a la implantación.

En ese sentido, alentamos a los Estados Miembros de la OMI y a la comunidad marítima a finalizar conjuntamente la selección de los mecanismos de mercado más adecuados para este sector y empezar a implantarlos, y a asistir a los países que necesitan apoyo para su implantación.

Dadas las características particulares del sector del transporte marítimo, la OMI, como organismo especializado de las Naciones Unidas, tiene que seguir con su función de líder para elaborar un enfoque mundial general aplicable a las medidas contra el cambio climático en este sector.

Es fundamental aunar las capacidades y conocimientos especializados de la OMI y la CMNUCC, y ser conscientes de los avances conseguidos con ambos procesos, que son regímenes convencionales independientes y bien diferenciados y cada uno con sus propias Partes y órganos soberanos de adopción de decisiones.

En la CMNUCC, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas es fundamental. En la OMI, el principio de "no otorgamiento de un trato más favorable" es el faro que marca el camino. Reconciliar esos dos principios tan diferentes exige liderazgo político, pero también ideas innovadoras por parte de la OMI y la comunidad marítima.

Tenemos que comprometernos a buscar una solución que respete ambos principios y permita a cada régimen convencional mantener la integridad de sus principios y prácticas.

Puede que en la búsqueda de una solución las medidas de mercado desempeñen una función importante. Y que también ofrezca opciones la asistencia mediante el apoyo financiero, técnico y de creación de capacidad y la experiencia que aporten otros acuerdos multilaterales.

Este año se ha debatido mucho la contribución financiera por parte del sector del transporte marítimo para ayudar a que los países en desarrollo se adapten y mitiguen las consecuencias del cambio climático.

Los gobiernos y otras partes interesadas tienen opiniones divergentes sobre la cuestión, pero la provisión y asignación transparente de financiación a corto y largo plazo será un factor importante para obtener resultados positivos en Cancún.

Ahora es el momento de avanzar en la labor de definir y acordar la cuota justa de dicha contribución, los mecanismos necesarios para recabar y aportar fondos, y el conjunto de criterios para su distribución.

Ahora es el momento de avivar las expectativas con datos evaluados que ayuden a los gobiernos a tomar decisiones fundamentadas sobre estas importantísimas cuestiones.

Espero ver al Comité finalizando satisfactoriamente su programa de trabajo y adoptando medidas audaces para abordar el cambio climático en el sector del transporte marítimo.

Informar a la Conferencia de las Partes sobre las medidas prácticas para regular las emisiones generadas por el transporte marítimo internacional sería una contribución importante a una estrategia mundial para el sector y para obtener resultados positivos en Cancún.

Esto queda confirmado con creces porque los gobiernos están cada vez más interesados en que en Cancún se pongan en marcha medidas prácticas en todos los ámbitos fundamentales para el cambio climático, incluidos los siguientes: la adaptación, la mitigación, la reducción de las emisiones debidas a la deforestación, la cooperación tecnológica, la financiación y la creación de capacidad.

Lejos de obstaculizar el desarrollo, dichas medidas apoyarán el desarrollo sostenible en todo el planeta. Un sector del transporte marítimo moderno debe aspirar a lo mismo: satisfacer las necesidades económicas para el futuro sin perjudicar la salud del planeta.

En este Comité se pueden dar importantes pasos adelante para el sector y para el mundo.

ANEXO 7

MANDATO DE LA 3ª REUNIÓN INTERPERIODOS DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES (GHG-WG 3)

Basándose en las observaciones y las decisiones adoptadas por el Comité y en la labor que ya se ha emprendido, así como en nuevos documentos, se encarga a la tercera reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques (GHG-WG 3), presidido por el Sr. Andreas Chrysostomou (Chipre), que proceda a:

- 1 examinar y señalar la opinión del Grupo sobre la necesidad imperiosa y el objetivo de las medidas de mercado (MBM) como posible mecanismo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo internacional;
- 2 agrupar las MBM propuestas en función del mecanismo de reducción que utilicen (por ejemplo, medidas dentro del sector/medidas fuera del sector, etc.) y otros rasgos pertinentes, y señalar y enumerar los puntos fuertes y los puntos débiles de cada grupo de medidas de mercado;
- 3 examinar la relación de las propuestas de MBM con los principios y las disposiciones de convenios pertinentes tales como la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto, así como su compatibilidad con reglas de la OMC y el derecho internacional consuetudinario, según se refleja en la CONVEMAR;
- 4 teniendo presente las deliberaciones reflejadas en el párrafo 3, y basándose en la labor del Grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y la evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado (MBM-EG), evaluar más a fondo cada uno de los grupos de medidas de mercado mencionados anteriormente en función de los criterios aplicados por el MBM-EG (párrafo 5 del anexo 8 del documento MEPC 60/22, que figura en el apéndice), utilizando los análisis que ya ha realizado el MBM-EG para evitar la duplicación de la labor, a fin de presentar datos más claros al Comité en lo que respecta a las cuestiones de principio;
- 5 proseguir el análisis del estudio del MBM-EG (MEPC 61/INF.2), evaluar las repercusiones ambientales de las medidas de mercado propuestas en el comercio internacional, y el sector marítimo de los países en desarrollo, países menos adelantados (PMA) y pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), y las correspondientes ventajas ambientales; y
- 6 presentar un informe por escrito al MEPC 62.

APÉNDICE

CRITERIOS ACORDADOS POR EL MEPC 60 PARA SU UTILIZACIÓN POR EL MBM-EG

"Otorgando prioridad a las repercusiones generales en los sectores marítimos de los países en desarrollo, se pide (al MBM-EG)¹ que para cada una de las propuestas de MBM presentadas a las que se hace referencia en el párrafo 3 *supra*, evalúe:

- .1 la eficacia ambiental, por ejemplo, la medida en que la MBM propuesta contribuye eficazmente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional;
- .2 la rentabilidad de la MBM propuesta y sus posibles repercusiones en el comercio y en el desarrollo sostenible;
- .3 el potencial de la MBM propuesta para incentivar los cambios e innovaciones tecnológicas y la integración de las tecnologías actuales de reducción de emisiones y de eficiencia energética;
- .4 la viabilidad práctica de la implantación de la MBM propuesta;
- .5 la necesidad de transferir tecnologías y de crear capacidad en los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), en relación con la implantación y aplicación de la MBM propuesta, incluido el potencial para movilizar la financiación del cambio climático para medidas de mitigación y adaptación;
- .6 la relación de la propuesta de MBM con otros convenios pertinentes tales como la CMNUCC, el Protocolo de Kyoto y la OMC, así como su compatibilidad con el derecho internacional consuetudinario, según se refleja en la CONVEMAR;
- .7 la posible carga administrativa adicional y los aspectos jurídicos para las Administraciones nacionales que suponen la implantación y aplicación de la MBM propuesta;
- .8 la posible carga de trabajo adicional, carga económica e impacto operacional para los buques, el sector del transporte marítimo y el sector marítimo en su conjunto, que supone la implantación de las MBM propuestas; y
- .9 la compatibilidad de las MBM con las disposiciones de aplicación y control existentes en el marco jurídico de la OMI."

¹ "(al MBM-EG)" ha sido añadido por la Secretaría.

ANEXO 8

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE LA INDIA Y CHINA RELATIVAS AL INFORME DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE LAS MEDIDAS DE MERCADO PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO DEL SECTOR MARÍTIMO

(Por orden de intervención)

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LA INDIA

1 Por lo que respecta a las cuestiones relacionadas con las medidas de mercado (MBM), incluido el informe del Grupo de expertos, la delegación de la India, además del principio de la CMNUCC, formuló una declaración sobre cuestiones de compatibilidad con la OMC de las diversas propuestas y observó que sería necesario examinarlas antes de poder llegar a una conclusión. Además, el principio de la no discriminación recogido en el artículo I del GATT de 1994 y en varios otros artículos de ese Acuerdo, tiene que examinarse.

2 Ninguna de las medidas de mercado es aceptable para la India en su forma actual y, por esa razón, la India no está de acuerdo con su introducción sin realizar un examen y análisis más a fondo. A continuación se resumen las razones de esta opinión.

3 La propuesta de imponer una tasa adicional sobre el combustible líquido de los buques con objeto de recoger fondos para mitigar el cambio climático carece de solidez. En efecto, equivale a imponer un impuesto sobre el comercio internacional, un sector que es el menos responsable del calentamiento global. No existe ningún estudio fidedigno que demuestre que el comercio vaya en detrimento del medio ambiente, ni siquiera que contribuya al calentamiento mundial en gran medida. Es cierto que las emisiones que se producen durante el movimiento transfronterizo de mercancías se suman a los gases de efecto invernadero. Pero la emisión de dióxido de carbono por parte del transporte internacional no constituye un importante factor coadyuvante al calentamiento global. El transporte marítimo es, con diferencia, el medio de transporte más eficiente por lo que respecta a las emisiones de dióxido de carbono, con emisiones de tan solo 14 gramos de dióxido de carbono por tonelada-kilómetro. A pesar de transportar más del 90% del comercio mundial, el sector del transporte marítimo contribuye solamente al 2,7% de las emisiones mundiales de dióxido de carbono antropógenas. Es más, aproximadamente solo el 25% de la producción mundial se exporta, mientras que el 75% se consume internamente.

3.1 Así pues, el comercio/transporte marítimo internacional no es la causa fundamental del calentamiento global y el cambio climático resultante. De modo que no deja de ser sospechoso que se busque una solución al problema del cambio climático a través del régimen comercial/transporte marítimo internacional. Con ello no se quiere decir que el comercio/transporte marítimo internacional no pueda formar parte de la solución, sino tan solo subrayar el hecho de que el comercio/transporte marítimo tiene una función bastante limitada a la hora de encontrar soluciones al problema del calentamiento global.

3.2 Una deficiencia fundamental y básica de la propuesta de imponer un impuesto adicional sobre el combustible líquido de los buques es que con ello se trata de aplicar una carga impositiva a los países en desarrollo, que son los menos responsables del calentamiento global y el consiguiente cambio climático. El cambio climático se está produciendo no por los niveles actuales de emisiones de gases de efecto invernadero, sino como consecuencia del efecto acumulativo de los gases de efecto invernadero acumulados en la atmósfera planetaria. Las emisiones actuales, por supuesto, acentúan el problema. Las

reservas acumuladas de gases de efecto invernadero en la atmósfera son principalmente el resultado de la actividad industrial de los países desarrollados a lo largo de los dos últimos siglos, para la que se utilizaron combustibles fósiles. Es por ello que la CMNUCC estipula recortes drásticos e importantes en las emisiones de los países industrializados como satisfacción de su responsabilidad histórica. Partiendo de esta postura, pedir a los países en desarrollo que paguen un impuesto adicional sobre el combustible de los buques que permita proveer fondos para hacer frente al cambio climático no es equitativo ni justo.

3.3 En sus intervenciones, los delegados de Sudáfrica, China, el Brasil y Arabia Saudita han explicado la forma en que las medidas de mercado afectarían negativamente a las oportunidades de exportación de los países en desarrollo. La India comparte plenamente sus inquietudes. De hecho, en su informe, el Grupo de expertos sobre el estudio de viabilidad y evaluación de las repercusiones de las posibles medidas de mercado ha señalado que "la implantación de las medidas propuestas afectaría a algunos países y productos más que a otros. En algunos casos, incluso unos aumentos pequeños en los costes tendrían unas consecuencias relativamente importantes".

3.4 El comercio genera riqueza y ofrece la posibilidad a los países en desarrollo de invertir esa riqueza en energías renovables y en medidas de conservación de energía. Por lo tanto, cualquier impuesto sobre el comercio perjudicará a los países en desarrollo. La India comparte las inquietudes planteadas por el delegado de Arabia Saudita en este sentido y está de acuerdo con su propuesta de que es necesario efectuar algún tipo de análisis cuantitativo con objeto de averiguar la verdadera influencia de las MBM en las oportunidades comerciales de los países en desarrollo.

4 La eficacia de un ETS en un contexto mundial no se ha demostrado y no se conoce. Solamente la UE ha implantado un régimen de esa naturaleza para el sector manufacturero a gran escala. El régimen está en marcha desde 2005. La Cámara de Representantes de los Estados Unidos acaba de aprobar una ley similar para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero. La ley todavía no ha pasado al Senado.

4.1 La experiencia acumulada con el funcionamiento del ETS es limitada. Se ha informado de que en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (ETS de la UE) las emisiones verificadas disminuyeron aproximadamente un 3 % en 2008. El análisis realizado por *New Carbon Finance* ha demostrado que el 40 % de esta reducción podía atribuirse a los incentivos creados por el ETS de la UE, mientras que solo el 30 % podía atribuirse a la recesión económica. A partir de esa información no puede extraerse una conclusión definitiva sobre si el ETS ha funcionado de manera satisfactoria, por lo que se refiere a la efectividad del régimen para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. De hecho, el régimen no carece de problemas. Hay informes en los que se apunta a que el ETS ha generado beneficios extraordinarios de miles de millones para algunas de las empresas más contaminantes del continente. Dada la limitada experiencia existente, no queda muy claro si el régimen funcionaría en el sector del transporte marítimo.

4.2 Se ha alegado que el ETS incentivaría y recompensaría tanto el consumo más eficiente de carbono en los buques existentes como la introducción de tecnología baja en carbono en los buques nuevos. En segundo lugar, el ETS daría un incentivo económico para que la explotación de los buques fuera más eficiente desde el punto de vista del consumo de energía. Si bien esos argumentos son ciertos hasta cierto punto, se espera que el régimen favorezca solamente a los países que estén en condiciones de invertir en buques que emitan poco dióxido de carbono. Los armadores de buques que puedan costear buques nuevos pueden obtener una ventaja competitiva. Los países en desarrollo tendrán que encontrar más fondos que les permitan adquirir derechos para poder seguir adelante con su comercio. Los argumentos en contra de la introducción de MBM se han especificado con

toda claridad en un documento conjunto (MEPC 61/5/24), con fecha del 5 de agosto de 2010, presentado por la India y China, y en el documento de la India MEPC 61/5/19, con fecha del 2 de agosto de 2010, y no se repetirán aquí.

5 El sistema de eficiencia del buque (VES) se centra en la mejora de la eficiencia del combustible y del carbono en toda la flota. La propuesta trata de establecer, entre otras cosas, normas u objetivos de eficiencia de proyecto tanto para buques nuevos como para buques existentes. Con arreglo a esta propuesta, solo se impondrían tasas sobre el combustible si el buque no satisface la norma aplicable de eficiencia y la tasa específica dependería del grado de deficiencia del buque con respecto a la norma aplicable. De esta manera se premia la eficiencia, ya que se elimina completamente la tasa en el caso de los buques que satisfacen la norma de eficiencia y se establece una tasa variable para los buques que no la satisfacen.

5.1 Sin embargo, tal propuesta infringe la esencia misma de la CMNUCC y es contraria al principio de equidad que se encuentra en la base del histórico pacto de Río. Existen grandes diferencias en las normas de eficiencia de los buques y tales normas no pueden reducirse a un simple baremo de referencia.

5.2 En el marco de la CMNUCC, el ámbito de la colaboración sectorial no va más allá de la colaboración en el "desarrollo, la aplicación y la difusión, incluida la transferencia" de tecnologías de mitigación en sectores pertinentes, entre ellos la energía, el transporte, la industria, la agricultura, la silvicultura y la gestión de desechos. La armonización de normas, establecimiento de referencias, etc., está fuera de su ámbito de aplicación. Es más, la armonización de normas sectoriales (en este caso, el sector del transporte marítimo) infringiría el Principio 11 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (1992), en el que se declara lo siguiente: "Las normas, los objetivos de ordenación y las prioridades ambientales deberían reflejar el contexto ambiental y de desarrollo al que se aplican. Las normas aplicadas por algunos países pueden resultar inadecuadas y representar un costo social y económico injustificado para otros países, en particular los países en desarrollo".

5.3 A los países en desarrollo les resultaría difícil cumplir las normas de eficiencia por lo que respecta al carbono. La implantación de la propuesta situaría a los países en desarrollo en una situación de desventaja. Así pues, no podemos apoyar la propuesta.

6 Las propuestas sobre las MBM infringen el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, un principio que toda la comunidad internacional ha consagrado, por consenso, en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), concluida en 1992 en la histórica cumbre de Río. El Acuerdo de Copenhague, que surgió al final de la Conferencia sobre el cambio climático celebrada en Copenhague en diciembre de 2009, hace hincapié también en la voluntad política de combatir el cambio climático de conformidad con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas. El Acuerdo también prevé reducciones drásticas en las emisiones mundiales y medidas de colaboración a largo plazo para combatir el cambio climático de una manera equitativa. En marzo de 2010, unos 100 países, que representaban aproximadamente el 90% de las emisiones mundiales de GEI, suscribieron su compromiso en el marco del Acuerdo.

6.1 Así pues, está decidido que los países en desarrollo contribuirían a las actividades de mitigación de conformidad con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas y de una manera equitativa. Sin embargo, las propuestas relativas a las MBM niegan tales principios. La mayoría de las MBM exigen que los países en desarrollo asuman las mismas responsabilidades en la reducción de las

emisiones que los países desarrollados, de conformidad con el principio de "no otorgamiento de un trato más favorable". No podemos las propuestas.

7 El Grupo de expertos ha concluido que todas las MBM podrían implantarse de una manera práctica y viable, independientemente de las dificultades que conlleve su introducción. La India no puede aceptar tal conclusión. La compatibilidad de las propuestas en el marco de la OMC tendría que examinarse antes de poder llegar a una conclusión definitiva. Por ejemplo, una de las propuestas de MBM que hay sobre la mesa es para que los países cobren una tasa mundialmente uniforme sobre las emisiones a todos los buques que hagan escala en sus puertos. Se ha indicado que la cantidad de contaminación producida por el buque durante el viaje se utilizaría como punto de partida para imponer una tasa sobre las emisiones. Pero el problema que se plantea es la forma de cuantificar la cantidad de contaminación que se produce exactamente. Según el tipo, tamaño y arqueo de los buques, sus características técnicas, la fuente de energía, la velocidad del buque, etc., las emisiones de dióxido de carbono producidas al recorrer una determinada distancia variarían por países y buques. Dadas tales complejidades, imponer una tasa uniforme sobre las emisiones a todos los buques sin ningún tipo de discriminación sería engorroso desde un punto de vista administrativo y muy probablemente infringiría el principio de no discriminación del artículo I del GATT de 1994.

7.1 En el artículo I del GATT de 1994 se declara de manera explícita que toda ventaja comercial concedida debe ofrecerse inmediata e incondicionalmente a todos los Miembros de la OMC. La práctica de la OMC muestra que no solamente las acciones, sino también las omisiones, en la medida en que ofrecen una ventaja, quedan dentro del alcance de la disciplina estipulada en el artículo I del GATT. El Grupo del GATT, en su informe sobre el derecho de usuario de las aduanas de los Estados Unidos, afirmó que una exención a la imposición de un derecho de aduana debería considerarse una ventaja en el sentido del párrafo 1 del artículo I del GATT.

7.2 Es más, en el artículo VIII del GATT de 1994 se estipula que todos los derechos y cargas en relación con la importación "se limitarán al coste aproximado de los servicios prestados". Las propuestas relativas a las MBM, por lo tanto, podrían potencialmente infringir el artículo VIII. Además, en ese artículo se estipula que los derechos e impuestos sobre la importación no deberán constituir "una protección indirecta de los productos nacionales ni gravámenes de carácter fiscal aplicados a la importación". Podría argumentarse que la imposición de una tasa sobre las importaciones a partir de las propuestas de MBM constituye una medida que representa, a la vez, una protección indirecta de productos nacionales y un gravamen de carácter fiscal aplicado a la importación. Además, una medida de ese tipo haría incrementar considerablemente el costo de la transacción de las importaciones.

7.3 Las medidas propuestas aumentarán los precios de las importaciones, lo que podría afectar a sus ventas. Las medidas se considerarán una imposición de restricciones cuantitativas a las importaciones, lo cual está prohibido en virtud del artículo XI del GATT de 1994.

8 El cambio climático es un problema mundial y, en consecuencia, su solución exige iniciativas mundiales y conjuntas. La estabilización y, finalmente, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la adopción de tecnologías respetuosas con el clima y que emiten poco dióxido de carbono conllevarán costos ingentes. Los países deben compartir tales costos, con arreglo a los principios ya acordados. Tales principios se han reiterado en el Acuerdo de Copenhague. Creemos y esperamos que el Acuerdo se perfilará y pasará a ser un tratado jurídicamente vinculante en un futuro próximo. Habida cuenta de ello, quizá no sea conveniente examinar, y mucho menos implantar, medidas

fronterizas de mercado en el sector del transporte marítimo. Tales medidas no contribuirán a fomentar el comercio internacional, acosado ya por tantísimos problemas. Los debates sobre las medidas fronterizas de mercado para hacer frente al cambio climático dispersan la atención, cuando lo que se necesita en estos momentos es luchar de manera conjunta contra el enemigo común.

8.1 En consecuencia, todos los esfuerzos por reducir las emisiones de GEI procedentes del sector marítimo, incluidas las medidas de mercado, deberían implantarse a partir de principios establecidos en acuerdos multilaterales existentes sobre el cambio climático por medio de debates y negociaciones multilaterales. Toda medida de ese tipo debería ser justa y equitativa. A la hora de compartir las cargas debería tenerse en cuenta dónde radica la responsabilidad principal por los niveles actuales de concentración de gases de efecto invernadero. El Grupo de expertos decidió, muy prudentemente, no aceptar los consejos de expertos externos en sus deliberaciones. Sin embargo, puede deducirse con facilidad, a partir de las observaciones recogidas *supra*, que hay de por medio complejas cuestiones jurídicas, en concreto la compatibilidad con la OMC, y nosotros seríamos los perjudicados si tales cuestiones se pasaran por alto. En consecuencia, la India advierte que no conviene que el MEPC actúe precipitadamente y que la OMI no debería examinar cuestiones relacionadas con el cambio climático que contravengan decisiones ya adoptadas por nuestros dirigentes, lo cual provocaría nuevas complicaciones.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA

Las MBM propuestas por algunos Miembros en el MEPC son totalmente nuevas, por lo que China tiene una comprensión nula de las mismas. Y, estoy convencido, ese es el caso para muchos países miembros, especialmente los países en desarrollo, cuya comprensión de tales medidas también debe de ser muy limitada. No obstante, la delegación de China escuchó con paciencia las diferentes propuestas e ideas sobre las MBM, tratando de entender el nuevo concepto, y está también dispuesta a seguir al compás del concepto, que trasciende al presente. Así pues, hemos estudiado escrupulosamente todos los documentos sobre las MBM presentados al MEPC. No obstante, nuestro examen prueba los siguientes dos puntos:

- .1 el mercado de carbono *per se* es incierto;
- . 2 las propuestas relativas a las MBM presentan insuficiencias fundamentales, tanto en teoría como en principio.

Ésos dos puntos se recogen en el documento presentado conjuntamente por China y la India (documento MEPC 61/5/24).

ANEXO 9

RESOLUCIÓN MEPC.193(61)

Adoptada el 1 de octubre de 2010

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

(Anexo III revisado del Convenio MARPOL)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2013, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2014, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL

Se sustituye el texto actual del Anexo III del Convenio MARPOL, adoptado mediante la resolución MEPC.156(55), por el siguiente:

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS

Regla 1

Ámbito de aplicación

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas del presente anexo son de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.

- .1 A los efectos del presente anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) o las que cumplen los criterios que figuran en el apéndice del presente anexo.
- .2 A los efectos del presente anexo, la expresión "en bultos" remite a las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales.

2 El transporte de sustancias perjudiciales está prohibido a menos que se realice de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

3 Como complemento de las disposiciones del presente anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará o hará publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/envasado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones, con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales.*

4 A los efectos del presente anexo, los embalajes/envases vacíos que hayan sido previamente utilizados para transportar sustancias perjudiciales serán considerados a su vez como sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo perjudicial para el medio marino.

5 Las prescripciones del presente anexo no son aplicables a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

Regla 2

Embalaje y envasado

Los bultos serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

*

Véase el Código IMDG adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75), enmendada por el Comité de Seguridad Marítima.

Regla 3

Marcado y etiquetado

- 1 Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados o etiquetados de forma duradera para indicar que se trata de una sustancia perjudicial de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG.
- 2 El método de fijar marcas o etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

Regla 4*

Documentación

- 1 La información relativa al transporte de sustancias perjudiciales se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG y se pondrá a disposición de la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.
- 2 Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista especial, un manifiesto o un plan de estiba en los que se indiquen, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG, las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. Antes de la salida, se entregará un ejemplar de uno de esos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

Regla 5

Estiba

Las sustancias perjudiciales irán adecuadamente estibadas y sujetas, para que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino, sin menoscabar por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 6

Limitaciones cuantitativas

Por fundadas razones científicas y técnicas, podrá ser necesario prohibir el transporte de ciertas sustancias perjudiciales o limitar la cantidad que de ellas se permita transportar en un solo buque. Al establecer esa limitación cuantitativa se tendrán debidamente en cuenta las dimensiones, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje/envase y las propiedades intrínsecas de la sustancia de que se trate.

Regla 7

Excepciones

- 1 La echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos estará prohibida, a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en la mar.

* La referencia a "documentos" en la presente regla no excluye la utilización de técnicas de transmisión para el tratamiento electrónico de datos (TED) y el intercambio electrónico de datos (IED) como complemento de la documentación impresa.

2 A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, se tomarán las medidas adecuadas teniendo en cuenta las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, a condición de que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 8

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto^{*}

1 Un buque que se halle en un puerto o terminal mar adentro de otra Parte estará sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados de dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo.

2 Cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales, la Parte tomará las medidas necesarias, incluida una inspección pormenorizada, y, si es necesario, se asegurará de que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3 Se aplicarán a la presente regla los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio.

4 Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales expresamente establecidas en el presente Convenio.

*

Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19) y enmendados por la resolución A.882(21).

APÉNDICE DEL ANEXO III

CRITERIOS PARA DETERMINAR SI LAS SUSTANCIAS QUE SE TRANSPORTAN EN BULTOS SON PERJUDICIALES

A los efectos del presente anexo, son perjudiciales las sustancias a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios*:

a) PELIGRO AGUDO (A CORTO PLAZO) PARA EL MEDIO ACUÁTICO

Categoría aguda 1:	
CL ₅₀ 96 h (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CEr ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

b) PELIGRO A LARGO PLAZO PARA EL MEDIO ACUÁTICO

i) Sustancias no rápidamente degradables para las que se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica

Categoría crónica 1:	
CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 0,1 mg/l
Categoría crónica 2:	
CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

ii) Sustancias rápidamente degradables para las que se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica

Categoría crónica 1:	
CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 0,01 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 0,01 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 0,01 mg/l
Categoría crónica 2:	
CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 0,1 mg/l

* Los criterios se basan en los elaborados en el marco del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) de las Naciones Unidas, enmendado.

Por lo que respecta a las definiciones de las siglas y los términos utilizados en el presente apéndice, véanse los párrafos pertinentes del Código IMDG.

iii) Sustancias para las que no se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica

Categoría crónica 1:

CL₅₀ 96 h (para peces) ≤ 1 mg/l y/o
CE₅₀ 48 h (para crustáceos) ≤ 1 mg/l y/o
CEr₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas) ≤ 1 mg/l
y la sustancia no es rápidamente degradable y/o el FBC determinado experimentalmente es ≥ 500 (o, en su defecto, el log K_{ow} ≥ 4).

Categoría crónica 2:

CL₅₀ 96 h (para peces) > 1 mg/l pero ≤ 10 mg/l y/o
CE₅₀ 48 h (para crustáceos) > 1 mg/l pero ≤ 10 mg/l y/o
CEr₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas) > 1 mg/l pero ≤ 10 mg/l
y la sustancia no es rápidamente degradable y/o el FBC determinado experimentalmente es ≥ 500 (o, en su defecto, el log K_{ow} ≥ 4)

En el Código IMDG figuran orientaciones adicionales sobre el proceso de clasificación de las sustancias y mezclas.

ANEXO 10

RESOLUCIÓN MEPC.194(61)

Adoptada el 1 de octubre de 2010

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

(Modelo revisado del Suplemento del Certificado IAPP)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), y el artículo 4 del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "Protocolo de 1997"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1997 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y de 1997,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en virtud del Protocolo de 1997, el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques" (en adelante denominado "Anexo VI"), se añadió al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de enmiendas al Anexo VI revisado,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de agosto de 2011, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de febrero de 2012, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997.

ANEXO

ENMIENDAS AL APÉNDICE I DEL ANEXO VI REVISADO
DEL CONVENIO MARPOL

(MODELO REVISADO DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL
DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA)

Se enmienda el párrafo 2.3 del modelo del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica del siguiente modo:

"2.3 Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada (regla 14)

2.3.1 Cuando opera fuera de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

- .1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de:
 - 4,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2012 o posteriormente); o
 - 3,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2020 o posteriormente); o
 - 0,50 % masa/masa, y/o
- .2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:
 - 4,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2012 o posteriormente); o
 - 3,50 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2020 o posteriormente); o
 - 0,50 % masa/masa

2.3.2 Cuando opera dentro de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

- .1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de:
 - 1,00 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o
 - 0,10 % masa/masa, y/o

- .2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:
- 1,00 % masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o.....
 - 0,10 % masa/masa.....

ANEXO 11

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

(Anexo V revisado del Convenio MARPOL)

Regla 1

Definiciones

A los efectos del presente anexo:

1 Por *cadáveres de animales* se entiende los cuerpos de todo animal que ha muerto o se haya sacrificado a bordo durante el viaje en aquellos casos en que los animales se hayan embarcado como carga.

2 Por *residuos de carga* se entiende los restos de cualquier carga no contemplada en otros anexos que quedan en la cubierta o en las bodegas tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento de carga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, pero no el polvo de la carga que quede en cubierta tras el barrido ni el polvo depositado en las superficies exteriores del buque.

3 Por *aceite de cocina* se entiende todo tipo de aceite comestible o grasa animal utilizado o destinado a utilizarse en la preparación o cocinado de alimentos, pero no los alimentos que se preparen utilizando esos aceites.

4 Por *en ruta* se entiende que el buque navega en el mar siguiendo uno o varios rumbos, aun cuando se aparte de la ruta directa más corta, lo cual, dentro de los límites impuestos en la práctica por las necesidades de la navegación, hará que cualquier descarga se esparza por una zona del mar tan extensa como sea razonable y posible.

5 Por *artes de pesca* se entiende todo dispositivo físico o parte de este o toda combinación de elementos que puedan ser colocados en la superficie o dentro del agua o sobre los fondos marinos con la intención de capturar organismos marinos o de agua dulce, o de contenerlos para su captura o recogida posterior.

6 Por *plataformas fijas o flotantes* se entiende las plataformas dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos.

7 Por *desechos de alimentos* se entiende toda sustancia alimentaria, estropeada o no, como frutas, verduras, productos lácteos, aves, productos cárnicos y restos de comida generados a bordo del buque.

8 Por *basuras* se entiende toda clase de alimentos, desechos domésticos y operacionales, todos los plásticos, residuos de carga, aceite de cocina, artes de pesca y cadáveres de animales resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del presente Convenio. El término "basuras" no incluye el pescado fresco ni cualesquiera partes del mismo resultantes de actividades pesqueras realizadas durante el viaje.

9 *La tierra más próxima.* Por la expresión "de la tierra más próxima" se entiende desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente convenio, "de la tierra más próxima" a lo largo de la costa nordeste de Australia significará desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en:

latitud 11° 00' S, longitud 142° 08' E,
hasta un punto de latitud 10° 35' S, longitud 141° 55' E,
desde allí a un punto de latitud 10° 00' S, longitud 142° 00' E,
y luego sucesivamente a latitud 9° 10' S, longitud 143° 52' E,
latitud 9° 00' S, longitud 144° 30' E,
latitud 10° 41' S, longitud 145° 00' E,
latitud 13° 00' S, longitud 145° 00' E,
latitud 15° 00' S, longitud 146° 00' E,
latitud 17° 30' S, longitud 147° 00' E,
latitud 21° 00' S, longitud 152° 55' E,
latitud 24° 30' S, longitud 154° 00' E,
y finalmente desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia situado en:
latitud 24° 42' S, longitud 153° 15' E.

10 Por *desechos operacionales* se entiende todos los desechos no incluidos en otros anexos que se recogen a bordo durante el mantenimiento o las operaciones normales de un buque, o se utilizan para la manipulación y estiba de la carga. Los desechos operacionales incluyen también los agentes de limpieza y aditivos contenidos en el agua de lavado exterior. Los desechos operacionales no incluyen las aguas grises, aguas de sentina u otras descargas similares que sean esenciales para la explotación del buque.

11 Por *plástico* se entiende un material sólido que contiene como ingrediente esencial uno o más polímeros orgánicos sintéticos altos y al que se da forma durante la fabricación del polímero o bien durante la transformación en producto acabado mediante calor o presión, o ambos. Las propiedades mecánicas de los plásticos varían de modo que estos pueden ser desde duros y quebradizos hasta blandos y elásticos.

12 Por *zona especial* se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras.

A los efectos del presente anexo, las zonas especiales son la zona del mar Mediterráneo, la zona del mar Báltico, la zona del mar Negro, la zona del mar Rojo, la zona de los Golfos, la zona del mar del Norte, la zona del Antártico y la región del Gran Caribe, incluidos el golfo de México y el mar Caribe, según se definen a continuación:

- .1 Por zona del mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el mar Negro en el paralelo 41° N y el límite occidental en el meridiano 5° 36' W, que pasa por el estrecho de Gibraltar.
- .2 Por zona del mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57° 44,8' N.
- .3 Por zona del mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41° N.

- .4 Por zona del mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Suez y Aqaba, limitado al sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12° 28,5' N, 43° 19,6' E) y Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).
- .5 Por zona de los Golfos se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) y Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).
- .6 Por zona del mar del Norte se entiende este mar propiamente dicho, con sus mares interiores, dentro de los límites siguientes:
 - .1 el mar del Norte, al sur del paralelo 62° N y al este del meridiano 4° W;
 - .2 el Skagerrak, cuyo límite meridional queda determinado al este de Skagen por el paralelo 57° 44,8' N; y
 - .3 el canal de la Mancha y sus accesos al este del meridiano 5° W y al norte del paralelo 48° 30' N.
- .7 Por zona del Antártico se entiende la extensión de mar situada al sur del paralelo 60° S.
- .8 Por región del Gran Caribe, según se define en el párrafo 1 del artículo 2 del Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe (Cartagena de Indias, 1983), se entiende el golfo de México y el mar Caribe propiamente dichos, con sus bahías y mares interiores y la parte del océano Atlántico limitada por el paralelo 30° N desde la Florida hacia el este hasta el meridiano 77° 30' W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 20° N con el meridiano 59° W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 7° 20' N con el meridiano 50° W, y de ahí, una línea loxodrómica trazada hacia el sudoeste hasta el límite oriental de la Guyana Francesa.

Regla 2

Ámbito de aplicación

A menos que se disponga expresamente otra cosa, las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques.

Regla 3

Prohibición general de la descarga de basuras en el mar

1 Está prohibida la descarga de toda clase de basuras en el mar, excepto si se dispone expresamente otra cosa en las reglas 4, 5, 6 y 7 del presente anexo.

2 A reserva de lo dispuesto en la regla 7 del presente anexo, se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas, las bolsas de plástico para la basura y las cenizas de incinerador de productos de plástico.

3 A reserva de lo dispuesto en la regla 7 del presente anexo, se prohíbe echar al mar aceite de cocina.

Regla 4

Descarga de basuras fuera de las zonas especiales

1 A reserva de lo dispuesto en las reglas 5 y 7 del presente anexo, la descarga de las siguientes basuras en el mar fuera de las zonas especiales solo se realizará mientras el buque esté en ruta y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a menos de:

- .1 Tres millas marinas de la tierra más próxima en el caso de desechos de alimentos que se hayan pasado por un desmenuzador o triturador. Tales desechos de alimentos estarán desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm.
- .2 Doce millas marinas de la tierra más próxima en el caso de desechos de alimentos que no hayan sido tratados de conformidad con lo indicado en el apartado .1 *supra*.
- .3 Doce millas marinas de la tierra más próxima en el caso de residuos de carga que no puedan recuperarse mediante los métodos disponibles normalmente para su descarga. Los residuos de carga no deben contener ninguna sustancia clasificada como perjudicial para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.
- .4 [Cien millas marinas de la tierra más próxima y a la máxima profundidad posible del agua en el caso de cadáveres de animales. Los cadáveres deben descuartizarse o tratarse de algún otro modo con objeto de garantizar que se hundirán inmediatamente después de la descarga. Cuando el índice de mortalidad de la carga sea superior al 2 %, el capitán del buque deberá informar al Estado de abanderamiento y al Estado ribereño más próximo, de conformidad con las directrices de la Organización, antes de la descarga.]

2 Los agentes de limpieza o aditivos contenidos en las aguas de lavado de la cubierta y superficies externas podrán descargarse en el mar, pero estas sustancias no deben ser perjudiciales para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

3 Cuando las basuras estén mezcladas o contaminadas con otras sustancias cuya descarga esté prohibida o para las que rijan distintas prescripciones de descarga, se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

Regla 5

Prescripciones especiales para la descarga de basuras desde plataformas fijas o flotantes

1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente regla, se prohíbe la descarga en el mar de cualesquiera basuras reguladas por el presente anexo desde plataformas fijas o flotantes dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento en instalaciones mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que esté atracado a tales plataformas o a menos de 500 m de distancia de las mismas.

2 Solo podrá permitirse la descarga en el mar de los desechos de alimentos previamente pasados por un desmenuzador o triturador, desde plataformas fijas o flotantes que estén situadas a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima y desde todo buque

que esté atracado a tales plataformas o a menos de 500 m de las mismas. Tales desechos de alimentos estarán desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm.

Regla 6

Descarga de basuras en las zonas especiales

1 En las zonas especiales solo se permitirá la descarga de las basuras siguientes en el mar mientras el buque esté en ruta y tal como se indica a continuación:

- .1 Descarga en el mar de desechos de alimentos tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero a no menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima o de la plataforma de hielo más próxima. Los desechos de alimentos deben estar desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm. Los desechos de alimentos no deben estar contaminados con ningún otro tipo de basuras. La descarga de productos avícolas introducidos, incluidas las aves o partes de aves, no está permitida en la zona del Antártico salvo que dichos productos se hayan tratado para su esterilización.
- .2 Descarga de residuos de carga que no pueden recuperarse mediante los métodos normalmente disponibles de descarga cuando se satisfacen las siguientes condiciones:
 - .1 los residuos de carga contenidos en el agua de lavado de las bodegas no deben incluir ninguna sustancia clasificada como perjudicial para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
 - .2 tanto el puerto de partida como el de destino se encuentran también en la zona especial y el buque no va a salir de la zona especial entre esos dos puertos;
 - .3 en esos puertos no se dispone de instalaciones de recepción adecuadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
 - .4 si se satisfacen las condiciones especificadas en los apartados .2.1, .2.2 y .2.3 del presente párrafo, la descarga del agua de lavado de las bodegas de carga que contenga residuos se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima y a no menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima o de la plataforma de hielo más próxima.
- .3 Los agentes de limpieza o aditivos contenidos en las aguas de lavado de la cubierta y superficies externas podrán descargarse en el mar, pero estas sustancias no podrán ser perjudiciales para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

2 En la zona del Antártico se aplicarán las siguientes normas:

- .1 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos puertos sean utilizados por buques en viajes de ida en ruta a la zona del Antártico o de vuelta de esta se comprometen a garantizar que, tan pronto como sea factible, se provean instalaciones adecuadas para la recepción de todas las basuras

procedentes de todos los buques, sin causar demoras innecesarias, y de acuerdo con las necesidades de los buques que las utilicen.

- .2 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio comprobarán que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, tienen capacidad suficiente para retener a bordo, mientras naveguen en la zona, las basuras cuya descarga está prohibida, y han concertado acuerdos para descargar dichas basuras en una instalación de recepción después de salir de la zona.

3 Cuando las basuras estén mezcladas o contaminadas con otras sustancias cuya descarga esté prohibida o para las que rijan prescripciones de descarga distintas, se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

Regla 7

Excepciones

Las reglas 3, 4, 5 y 6 del presente anexo no se aplicarán:

- .1 a la descarga de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas a bordo o para salvar vidas en el mar; ni
- .2 a la pérdida accidental de basuras resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal pérdida accidental; ni
- .3 a la pérdida accidental de artes de pesca siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida, ni a la echazón de artes de pesca para proteger el medio marino o la seguridad del buque o de su tripulación; ni
- .4 a la descarga de desechos de alimentos de un buque cuando sea necesaria porque su retención entrañaría un riesgo para la salud de las personas a bordo.

Regla 8

Instalaciones y servicios de recepción

1 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se habiliten instalaciones de recepción de basuras con capacidad suficiente para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias y que respondan a las necesidades de los buques que las utilicen.

2 Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que esta lo comunique a las Partes Contratantes interesadas, todos los casos en que las instalaciones provistas en cumplimiento de la presente regla se consideren inadecuadas.

3 Instalaciones de recepción en las zonas especiales:

- .1 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos litorales limiten con una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos de la zona especial se provean lo antes posible instalaciones de recepción

adecuadas, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que naveguen en esas zonas.

- .2 Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado 3.1 de la presente regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de la regla 6 para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.

Regla 9

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto¹

1 Un buque que esté en un puerto o terminal mar adentro de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por basuras.

2 Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3 Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.

4 Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia de forma específica en el presente Convenio.

Regla 10

Rótulos, planes de gestión de basuras² y mantenimiento de registros de basuras

1 .1 En todo buque de eslora igual o superior a 12 m y toda plataforma fija o flotante dedicada a la exploración y explotación de los fondos marinos se colocarán rótulos en los que se notifiquen a la tripulación y a los pasajeros las prescripciones sobre eliminación de basuras que figuran en la reglas 3, 4, 5 y 6 del presente anexo, según proceda.

- .2 Los rótulos estarán redactados en el idioma de trabajo de la tripulación del buque y, en el caso de los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, lo estarán también en español, francés o inglés.

2 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 100, todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más y toda plataforma fija o flotante dedicada a la exploración y explotación de los fondos marinos tendrán un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir. Dicho plan incluirá procedimientos por escrito para la reducción al mínimo,

¹ Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19) y enmendados por la resolución A.882(21); véase la publicación IA652S de la OMI.

² Véanse las Directrices para la elaboración de planes de gestión de basuras, adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.71(38); véanse la circular MEPC/Circ.317 y la publicación IA656S de la OMI.

la recogida, el almacenamiento, el tratamiento y la eliminación de basuras, incluida la manera de utilizar el equipo de a bordo. También se designará en él a la persona o personas encargadas de su cumplimiento. Dicho plan se ajustará a las directrices elaboradas por la Organización² y estará escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

3 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación de los fondos marinos llevarán un Libro registro de basuras. Este Libro, sea o no sea parte del diario oficial de navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice del presente anexo:

- .1 Todas las operaciones de descarga en el mar o en una instalación de recepción, o de incineración que se hayan llevado a cabo se anotarán en el Libro registro de basuras y llevarán la firma del oficial encargado en la fecha en que se realizó la descarga o la incineración. Cuando se complete una página del Libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el Libro registro de basuras se harán, por lo menos, en español, francés o inglés. Cuando las anotaciones se hagan también en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, estas prevalecerán en caso de controversia o discrepancia.
- .2 Cada anotación de incineración o descarga incluirá la fecha, la hora, la situación del buque, la descripción de las basuras y la cantidad estimada de basuras incineradas o descargadas.
- .3 El Libro registro de basuras se conservará a bordo del buque en un lugar que permita su inspección en un tiempo razonable. Dicho documento se conservará durante un periodo de dos años después de que se haya hecho la última anotación en el registro.
- .4 En los casos de descarga o pérdida accidental a los que se hace referencia en la regla 7 de este anexo, se anotarán en el Libro registro de basuras, o en el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400 en el diario de navegación, la ubicación, las circunstancias y motivos de la descarga o pérdida, así como los pormenores de los artículos descargados o perdidos.

4 La Administración podrá eximir de las prescripciones relativas al Libro registro de basuras:

- .1 a los buques que realicen viajes de una hora como máximo y que estén autorizados a transportar 15 personas o más; o
- .2 a las plataformas fijas o flotantes que estén dedicadas a la exploración y explotación de los fondos marinos.

5 La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de basuras o el diario de navegación a bordo de cualquier buque al que se aplique la presente regla mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier anotación que figure en dichos libros y exigir al capitán del buque que certifique que es una copia auténtica. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia auténtica de una anotación del Libro registro de basuras o del diario de navegación será admisible en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos consignados en la misma. La inspección

del Libro registro de basuras o del diario de navegación y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

6 La descarga o pérdida accidental de artes de pesca prevista en la regla 7.3 que suponga una amenaza significativa para el medio marino o la navegación se notificará al Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar y al Estado ribereño cuando la pérdida haya ocurrido dentro de la jurisdicción de ese Estado.

APÉNDICE

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE BASURAS

Nombre del buque: _____

Número o letras distintivos: _____

Número IMO: _____

Periodo: _____ desde: _____ hasta: _____

1 INTRODUCCIÓN

Conforme a lo prescrito en las reglas 7 y 10 del Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), debe mantenerse un registro de todas las operaciones de descarga o incineración de basuras realizadas, incluidas las descargas en el mar, en instalaciones de recepción o en otros buques, así como las pérdidas accidentales de basuras.

2 BASURAS Y GESTIÓN DE BASURAS

Por basuras se entiende toda clase de alimentos, desechos domésticos y operacionales, todos los plásticos, residuos de carga, aceite de cocina, artes de pesca y cadáveres de animales resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio MARPOL (tales como hidrocarburos, aguas sucias o sustancias nocivas líquidas). El término basuras no incluye el pescado fresco ni cualesquiera partes del mismo resultantes de actividades pesqueras realizadas durante el viaje.

Para la correspondiente información se consultarán las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL³.

3 DESCRIPCIÓN DE LAS BASURAS

A los efectos del presente libro registro, las basuras se agruparán en las siguientes categorías:

- A Plásticos
- B Desechos de alimentos
- C Desechos domésticos
(productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, etc.)
- D Aceite de cocina
- E Cenizas del incinerador
- F Desechos operacionales

³ Véanse las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78, enmendadas por las resoluciones MEPC.59(33) y MEPC.92(45).

- G Residuos de carga
- H Cadáveres de animales
- I Artes de pesca
 - la Redes de superficie
 - lb Redes de media agua o de fondo
 - lc Palangres
 - ld Tanzas sintéticas y trozos de redes
 - le Nasas y trampas
 - lf Rastras
 - lg Artes varios

4 ANOTACIONES EN EL LIBRO REGISTRO DE BASURAS

4.1 Se hará una anotación en el Libro registro de basuras en cada una de las ocasiones siguientes:

4.1.1 Cuando se descarguen basuras en una instalación de recepción o en otros buques:

- .1 fecha y hora de la descarga
- .2 puerto o instalación, o nombre del buque
- .3 categoría de basuras descargadas
- .4 volumen estimado de la descarga de cada categoría, en m³
- .5 firma del oficial encargado de la operación.

4.1.2 Cuando se incineren basuras:

- .1 fecha y hora de comienzo y final de la incineración
- .2 situación del buque (latitud y longitud) al comienzo y al final de la incineración
- .3 categorías de incineración de basuras
- .4 volumen estimado de basuras incineradas, en m³
- .5 firma del oficial encargado de la operación.

4.1.3 Cuando se descarguen basuras en el mar:

- .1 fecha y hora de la descarga
- .2 situación del buque (latitud y longitud). Tómese nota de que para las descargas de residuos de la carga habrá que incluir la situación respecto del inicio y fin de la descarga
- .3 categoría de basuras descargadas
- .4 volumen estimado de la descarga de cada categoría, en m³
- .5 firma del oficial encargado de la operación.

4.1.4 Descargas accidentales u otras descargas excepcionales o pérdidas de basuras

- .1 fecha y hora del acaecimiento
- .2 puerto o situación del buque en el momento del acaecimiento (latitud, longitud y profundidad del mar si se sabe)
- .3 volumen estimado y categorías de basuras descargadas
- .4 circunstancias de la descarga o pérdida, sus razones, y observaciones generales.

4.2 Recibos

El capitán obtendrá del operador de las instalaciones de recepción, o del capitán del buque que recibe las basuras, un recibo o certificado en el que se indique la cantidad de basuras trasvasadas. Los recibos o certificados se deben conservar a bordo del buque, junto con el Libro registro de basuras, durante dos años.

4.3 Volumen de basuras

El volumen de basuras a bordo se estimará en m³, si es posible por categorías. En el Libro registro de basuras se hacen numerosas referencias al volumen estimado de basuras. Se reconoce que la exactitud del volumen estimado de basuras está sujeta a interpretación. El volumen estimado será distinto antes y después del tratamiento de las basuras. Es posible que determinados procedimientos de tratamiento no permitan una estimación útil del volumen, como en el caso del tratamiento continuo de restos de alimentos. Estos factores se tendrán en cuenta tanto al hacer anotaciones en el registro como al interpretarlas.

REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS

Nombre del buque: _____

Número o letras distintivos: _____

Número IMO:

Fecha/ hora	Situación del buque/ observaciones (p. ej. pérdida accidental)	Categoría	Cantidad descargada o incinerada	En el mar	En la instalación de recepción	Incineración	Certificación/ firma

Firma del capitán: _____

Fecha: _____

ANEXO 12

CUESTIONARIO SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS CARGAS DETERIORADAS Y SU ELIMINACIÓN

PREGUNTA 1: Indíquese el nombre del país u organización que cumplimenta este cuestionario

Sírvase indicar también un punto de contacto y datos de contacto en caso de que sea necesario aclarar alguna respuesta.

PREGUNTA 2: Tipos de cargas deterioradas

a) ¿Qué tipo de deterioro de la carga a bordo de los buques es habitual o previsible?

Sírvase incluir las causas subyacentes de tales deterioros habituales o previsibles e indicar si el deterioro se produce normalmente mientras el buque está en puerto o en el mar. Por ejemplo, ¿hay un número o un porcentaje regular de ganado que muere habitualmente durante una travesía media? Sírvase indicar la duración de la travesía a modo de ejemplo.

b) ¿Qué tipo de deterioros no son habituales o previsibles?

Sírvase describir las causas subyacentes de esos deterioros no habituales (por ejemplo, averías a causa de abordaje, fallos en el equipo, enfermedades infecciosas del ganado, etc.).

Nota: Al responder a las siguientes preguntas, sírvase indicar claramente si la información facilitada se refiere a deterioros habituales o no habituales.

PREGUNTA 3: ¿Cuáles son las características habituales de la eliminación de las cargas deterioradas en el mar desde los buques?

Sírvase facilitar ejemplos concretos de casos reales de eliminación de cargas deterioradas en el mar y describir sus características básicas (por ejemplo, si se trata de materiales orgánicos, inorgánicos, ganado; si flotan o se hunden; si podrían contener sustancias químicas contaminantes, etc.).

PREGUNTA 4: ¿Qué cantidad de cargas deterioradas se elimina habitualmente en el mar desde los buques?

Sírvase indicar (tomando como referencia un viaje en el caso de los deterioros habituales o un suceso en el caso de los deterioros no habituales) el número habitual de unidades eliminadas en el mar (por ejemplo, cinco cabezas de ganado) o el tonelaje habitual (por ejemplo, 30 toneladas de grano), así como la frecuencia con la que dichas eliminaciones tienen lugar al año.

PREGUNTA 5: ¿Cómo tiene conocimiento la tripulación normalmente de la existencia de cargas deterioradas? ¿Hay situaciones o prácticas de gestión que hagan aumentar (o disminuir) la probabilidad de que la tripulación descubra las cargas deterioradas?

Al responder, sírvase indicar si normalmente las cargas deterioradas se descubren cuando el buque está en el mar o cuando está atracado en el puerto preparándose para desembarcar la carga, o si los funcionarios del Estado rector del puerto no permiten que se descarguen.

PREGUNTA 6: ¿Cuáles son los motivos más comunes para eliminar las cargas deterioradas en el mar? ¿Qué riesgos conlleva la eliminación en el mar para el medio ambiente y las comunidades costeras? ¿Cómo se evalúan dichos riesgos antes de eliminar las cargas?

Al analizar los motivos de la eliminación en el mar, sírvase indicar si entre ellos se encuentra la falta de capacidad de almacenamiento a bordo y/o la falta de instalaciones de recepción adecuadas en los puertos, así como los riesgos que podrían suponer retener estas cargas a bordo para la seguridad de los buques y la salud de la tripulación.

PREGUNTA 7: ¿Dónde se produce habitualmente la eliminación de las cargas deterioradas en el mar?

Sírvase indicar si esta eliminación normalmente ocurre dentro de la jurisdicción (por ejemplo, ZEE) del Estado de abanderamiento del buque, del Estado en el que se embarcó la carga, de otro Estado ribereño o en alta mar. Facilítese la mayor información posible, tal como información sobre la distancia media a la costa, la profundidad habitual del agua y los nombres de las masas de agua afectadas.

PREGUNTA 8: ¿Qué prácticas y tecnologías de gestión se utilizan actualmente para reducir al máximo la necesidad de eliminación de las cargas deterioradas en el mar? ¿Hay otras prácticas y tecnologías de gestión no utilizadas actualmente que podrían transferirse a la gestión de las cargas deterioradas a bordo de los buques?

Sírvase describir los métodos para evitar o reducir al mínimo la eliminación de las cargas deterioradas en el mar, incluidos los métodos que se utilizan actualmente y cualquier otro método que pudiera utilizarse en la práctica en el futuro. Según proceda, sírvase indicar todas las dificultades prácticas a las que ha hecho frente al utilizar las tecnologías actuales y/o todos los impedimentos o limitaciones con respecto a la elaboración o adopción de tecnologías nuevas para la utilización a bordo.

PREGUNTA 9: ¿Qué prácticas y tecnologías de gestión se utilizan actualmente para regular los efectos ambientales y en la salud derivados de eliminar las cargas deterioradas en el mar o de mantenerlas a bordo? ¿Existen otras prácticas o tecnologías de gestión no utilizadas actualmente que podrían aplicarse a la gestión de las cargas deterioradas a bordo de los buques?

Sírvase describir los métodos para evitar o reducir los efectos ambientales o en la salud humana asociados a la eliminación en el mar o la retención a bordo de las cargas deterioradas, incluidos los métodos utilizados actualmente y cualquier otro método que pudiera utilizarse en la práctica en el futuro. Según proceda, sírvase indicar las dificultades prácticas a las que ha hecho frente al utilizar las tecnologías actuales y/o los impedimentos o limitaciones con respecto a la elaboración o adopción de tecnologías nuevas para su utilización a bordo. Por ejemplo, ¿los incineradores de a bordo actuales son adecuados o aptos para estos tratamientos?

PREGUNTA 10: ¿Qué regímenes jurídicos se utilizan para garantizar que la eliminación de las cargas deterioradas en el mar se regula y notifica a las autoridades pertinentes?

En el caso de los Miembros que también son Partes en el Convenio y el Protocolo de Londres, se ruega facilitar cualquier otra información o aclaración adicional que pudiera no haberse incluido ya en los informes presentados al Convenio y el Protocolo de Londres sobre los permisos expedidos. En el caso de los Miembros que no son Partes en el Convenio y el Protocolo de Londres, se ruega indicar qué controles jurídicos (nacionales o internacionales) se están aplicando a fin de regular la eliminación de cargas deterioradas en el mar. En el caso de los Estados ribereños, se ruega indicar y describir también si las autoridades competentes han sido informadas de la eliminación prevista de cargas deterioradas en su ZEE con objeto de obtener el permiso para dicha eliminación, y el tipo de permiso, en caso de concederse. Al describir los regímenes jurídicos pertinentes, sírvase señalar qué prácticas de registro, si las hay, se aplican con respecto a la eliminación de las cargas deterioradas en el mar y/o su experiencia a bordo con tales registros.

ANEXO 13

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO IV DEL CONVENIO MARPOL

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

1 *Se añaden a la regla 1 los nuevos párrafos 5bis, 7bis y 7ter siguientes:*

"5bis Por *zona especial* se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por aguas sucias.

A los efectos del presente anexo, son zonas especiales las siguientes:

- .1 la zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I; y
- .2 cualquier otra zona marítima designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos para la designación de zonas especiales en lo que respecta a la prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques¹.

7bis Por *pasajero* se entiende toda persona que no sea:

- .1 el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo; y
- .2 un niño de menos de un año.

7ter Por *buque de pasaje* se entiende un buque que transporte a más de 12 pasajeros.

A los efectos de la aplicación de la regla 11.3, por *buque de pasaje nuevo* se entiende:

- .1 un buque de pasaje cuyo contrato de construcción se formaliza o, de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción, el [1 de enero de 2013] o posteriormente; o
- .2 un buque de pasaje cuya entrega tenga lugar una vez transcurridos tres años o más después del [1 de enero de 2013].

Por *buque de pasaje existente* se entiende un buque de pasaje que no es un buque de pasaje nuevo."

¹ Véase la resolución A.927(22) de la Asamblea, Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles.

2 *Se añade a la regla 9 el nuevo párrafo 2 siguiente:*

"2 Todo buque de pasaje que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2, esté sujeto a las disposiciones del presente anexo, y al que se aplique la regla 11.3 mientras se encuentre en una zona especial, estará equipado con uno de los siguientes sistemas de tratamiento de aguas sucias:

- .1 una instalación de tratamiento de aguas sucias de un tipo aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las normas y los métodos de prueba elaborados por la Organización,² o
- .2 un tanque de retención que tenga capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta el buque, el número de personas a bordo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará construido del modo que la Administración juzgue satisfactorio y estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido."

3 *La regla 11 se divide en los tres apartados A, B y C que figuran a continuación:*

Regla 11

Descarga de aguas sucias

"A *Descarga de las aguas sucias de los buques que no sean buques de pasaje en todas las zonas y descarga de las aguas sucias de los buques de pasaje fuera de las zonas especiales*

1 A reserva de las disposiciones de la regla 3 del presente anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

- .1 que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 3 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado por la Administración, de conformidad con lo dispuesto en la regla 9.1.2 del presente anexo, o a una distancia superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención, o las aguas sucias procedentes de espacios que contengan animales vivos, no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta y navegando a una velocidad no inferior a 4 nudos. Dicho régimen de descarga habrá de ser aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización³; o

² Se hace referencia al proyecto de resolución MEPC, Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias para los buques de pasaje; véase el anexo 3 del documento.

³ Véase la Recomendación sobre las normas relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar por los buques, adoptada por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.157(55).

- .2 que el buque utilice una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada y que la Administración haya certificado que esta cumple las prescripciones de funcionamiento mencionadas en la regla 9.1.1 del presente anexo; y
 - .2.1 que en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se hayan consignado los resultados de las pruebas a que fue sometida la instalación; y
 - .2.2 que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione coloración, en las aguas circundantes.

2 Las disposiciones del párrafo 1 no se aplicarán a los buques que operen en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado ni a los buques de otros Estados que estén de paso, mientras se encuentren en esas aguas y estén descargando aguas sucias con arreglo a las prescripciones menos rigurosas que pueda imponer tal Estado.

B Descarga de las aguas sucias de los buques de pasaje en una zona especial

3 Se prohibirá toda descarga en el mar de las aguas sucias de un buque de pasaje:

- a) en el caso de los buques de pasaje nuevos, el [1 de enero de 2013] o posteriormente,
- b) en el caso de los buques de pasaje existentes, el [1 de enero de 2018] o posteriormente,

a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

que el buque utilice una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada y que la Administración haya certificado que esta cumple las prescripciones de funcionamiento mencionadas en la regla 9.2 del presente anexo; y

- .1 que en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se hayan consignado los resultados de las pruebas a que fue sometida la instalación; y
- .2 que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione coloración, en las aguas circundantes.

C Prescripciones generales

4 Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales a los que se apliquen otros anexos del Convenio MARPOL, se cumplirán las prescripciones de dichos anexos además de las del presente."

4 *Se añade la nueva regla 12bis siguiente:*

"12bis Instalaciones de recepción para los buques de pasaje en las zonas especiales

- .1 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos litorales limiten con una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos y terminales pertinentes de la zona especial se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para satisfacer las necesidades de los buques de pasaje que las utilicen, sin que estos tengan que sufrir demoras.

- .2 Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado .1 de la presente regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de la presente regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación."

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL
DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

1 *Se añade el texto siguiente en el epígrafe "Datos relativos al buque":*

Tipo de buque a los efectos de la aplicación de la regla 11.3.*

Buque de pasaje nuevo/existente

Buque que no es buque de pasaje

2 *El párrafo *1.1. se enmienda de modo que rece como sigue:*

*1.1. Descripción de la instalación de tratamiento de aguas sucias:

Tipo de instalación

Nombre del fabricante

La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en la resolución MEPC.2(VI).

La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en la resolución MEPC.159(55).

La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en [nueva resolución MEPC: véase el anexo 3].

* Táchese según proceda.

ANEXO 14

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LAS REGLAS 12.2, 12.3 Y 12.4 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

Regla 12.2 – Bomba destinada a la eliminación

Deberá interpretarse que una bomba destinada a la eliminación es cualquier bomba utilizada para la eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) a través de la conexión universal a tierra que se indica en la regla 13 o cualquier bomba utilizada para el trasiego de residuos de hidrocarburos (fangos) a cualquier otro medio de eliminación aprobado, como un incinerador, caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos (fangos) u otros medios aceptables prescritos en el párrafo 3.2 de los modelos A o B del Suplemento del Certificado IOPP.

Regla 12.3 – Conexión de los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) al mar

Los buques que tengan tuberías entre los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) y las bocas de descarga al mar, exceptuada la conexión universal a tierra que se indica en la regla 13, instaladas antes del 4 de abril de 1993, podrán satisfacer las disposiciones de la regla 12.3 mediante la instalación de bridas ciegas en tales tuberías.

Regla 12.4 – Limpieza de los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) y descarga de residuos

Para ayudar a las Administraciones a determinar la idoneidad del proyecto y la construcción de los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) de manera que se facilite su limpieza y la descarga de los residuos en las instalaciones de recepción, se ofrece la siguiente orientación, que es aplicable a los buques cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 31 de diciembre de 1990, o posteriormente:

- .1 el tanque estará provisto de suficientes registros de manera que, teniendo en cuenta la estructura interna del tanque de residuos de hidrocarburos (fangos), se pueda ganar acceso a todas las partes de este para facilitar la limpieza;
- .2 los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) de los buques que utilicen aceite pesado que necesite ser purificado estarán provistos de dispositivos de calentamiento apropiados u otros medios adecuados para facilitar el bombeo y la descarga del contenido del tanque;
- .3 el tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) estará provisto de una bomba destinada a descargar el contenido del tanque en las instalaciones de recepción. El tipo, la capacidad y la altura de impulsión de la bomba serán los adecuados teniendo en cuenta las características del líquido bombeado y el tamaño y la posición del tanque o los tanques, así como el tiempo total de descarga; y

- .4 cuando un tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) (es decir, un tanque de servicio de residuos de hidrocarburos (fangos)) que trasvase directamente los residuos de hidrocarburos (fangos) a los medios de eliminación de los residuos de hidrocarburos (fangos) prescritos en el párrafo 3.2 de los modelos A o B del Suplemento del Certificado IOPP esté provisto de medios de drenaje adecuados, las prescripciones del apartado .3 anterior podrán no aplicarse a los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos).

* Por "tanque de servicio de residuos de hidrocarburos (fangos)" se entiende un tanque para la preparación de los residuos de hidrocarburos (fangos) para la incineración, tal como se define en el párrafo 5.3.3 del apéndice del anexo de la circular MEPC.1/Circ.642.

ANEXO 15

DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES DE LOS ESTADOS UNIDOS Y SINGAPUR SOBRE LA PROPUESTA DE DESIGNAR EL ESTRECHO DE BONIFACIO COMO ZMES

(Por orden de intervención)

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

Los Estados Unidos ven con buenos ojos los objetivos reseñados en el documento MEPC 61/9 y elogian a Francia e Italia por sus continuos esfuerzos para incrementar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en la zona del estrecho de Bonifacio. En estos momentos, apoyamos la propuesta, en principio, si bien en el examen que hemos efectuado de la misma en relación con las Directrices revisadas sobre las ZMES indica que posiblemente se necesite más información; en particular porque la propuesta contiene medidas de carácter obligatorio que se establecerían en un estrecho utilizado para la navegación internacional.

Agradecemos a Francia e Italia que hayan revisado la propuesta de medida relativa al practicaje de los buques que naveguen por el estrecho. Nos preocupaba que en la propuesta original de practicaje obligatorio no se identificara la base jurídica de dicha medida. No estábamos seguros si lo que se pretendía era confiar en que el Comité adoptara una resolución para establecer una ZMES en el estrecho de Bonifacio como la base jurídica para el practicaje obligatorio. Una resolución del MEPC no ofrece la base jurídica internacional para el practicaje obligatorio de los buques en tránsito por un estrecho utilizado para la navegación internacional. En ese sentido y como punto de referencia, los Estados Unidos entienden que la base jurídica internacional para aplicar el sistema de practicaje en el estrecho de Torres es una condición para la entrada en un puerto de Australia, y que el cumplimiento del sistema es una recomendación de la OMI. Agradecemos las revisiones que Francia e Italia han introducido en su propuesta, sustituyendo la propuesta de medida de practicaje obligatorio por un sistema de practicaje recomendado.

Una vez más, reitero que apoyamos la propuesta, en principio, y que no es nuestro deseo ralentizar el proceso de designación de la ZMES. Sin embargo, también queremos ver una aplicación por principio de las Directrices revisadas mediante una evaluación rigurosa de los elementos de la propuesta en relación con las Directrices. En consecuencia, creemos que sería adecuado que el Comité constituyera un grupo técnico, tal como se señala en el párrafo 8.3.1 de las Directrices revisadas sobre las ZMES con objeto de que lleve a cabo la evaluación tal como se estipula en las mismas.

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE SINGAPUR

Permítanme en primer lugar que repita que Singapur, como Estado ribereño situado frente a una vía de navegación muy concurrida para la navegación internacional, así como un importante puerto pivote, reconoce y entiende la necesidad de proteger el medio marino y la biodiversidad. Al mismo tiempo, es importante que todas las medidas propuestas para proteger el medio marino sean congruentes con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y se ajusten a las reglas y directrices adoptadas por la OMI.

Tomamos nota de que Francia e Italia han presentado una propuesta para designar el estrecho de Bonifacio como ZMES para su examen en el presente periodo de sesiones. Asimismo, tomamos nota de que se presentó un documento informativo adicional fuera de plazo, lo cual no nos dejó tiempo suficiente para examinarlo debidamente.

Es imperativo, como principio, que todas las solicitudes de ZMES, así como las de otras cuestiones marítimas, se ajusten a las directrices adoptadas por la OMI y se evalúen adecuadamente de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8.3 de las "Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles".

Es más, el Comité aprobó en su 55º periodo de sesiones el modelo para el examen de las ZMES que debe utilizar el Grupo técnico para el examen exhaustivo y evaluación de las propuestas de ZMES. No cabe duda de que la intención del Comité era garantizar que todos los elementos de las Directrices revisadas se satisfacen y que se realiza un examen sólido de las propuestas.

Así pues, sería más apropiado que el Comité examinara la propuesta en el próximo MEPC a fin de llevar a cabo un examen exhaustivo de la misma. Esta delegación tiene también el firme convencimiento de que el Comité debería constituir un grupo técnico para evaluar la propuesta. Además, la constitución del Grupo técnico daría a nuestros expertos en medio ambiente la oportunidad de estudiar la propuesta con atención y de que sus dudas queden resueltas en el seno del Grupo.

Asimismo, esta delegación acoge con agrado la decisión de Francia e Italia de retirar su propuesta de establecer un sistema de practica obligatorio como medida de protección correspondiente (APM). Singapur siempre ha mantenido firmemente la postura de que imponer un sistema de practica obligatorio en estrechos que se utilizan para la navegación internacional no tiene base jurídica internacional alguna e infringiría el artículo 42 2) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

También queremos poner de manifiesto que la mera designación de una zona como ZMES no puede por sí misma constituir el fundamento jurídico para un practica obligatorio. Las disposiciones de la CONVEMAR son claras y los Estados no pueden utilizar la OMI para sortear o enmendar las disposiciones de tal Convención.

Es más, quisiéramos reiterar que la base de nuestra objeción a la propuesta original de imponer el practica obligatorio en el estrecho de Bonifacio no difería de la postura que adoptamos frente a la propuesta de Australia de implantar el practica obligatorio en el estrecho de Torres, que también se utiliza para la navegación internacional. Dicha postura se vio reforzada cuando la OMI reafirmó en varias ocasiones, entre las que cabe mencionar el 25º periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI, en noviembre de 2007, el carácter recomendatorio de la resolución MEPC.133(53).

ANEXO 16

RESOLUCIÓN MEPC.195(61)

Adoptada el 1 de octubre de 2010

**DIRECTRICES DE 2010 RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO Y LA CERTIFICACIÓN
DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de Protección del Medio Marino por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, celebrada en octubre de 2001, adoptó el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS), junto con cuatro resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que el artículo 10 del Convenio AFS prescribe que los buques serán objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo estipulado en las reglas del anexo 4 de dicho Convenio,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la regla 1 4) a) del anexo 4 del Convenio AFS hace referencia a las directrices que elaborará la Organización y de que en la resolución 2 de la Conferencia se insta a la Organización a que elabore dichas directrices con carácter de urgencia y las adopte antes de que el Convenio entre en vigor,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que mediante la resolución MEPC.102(48) adoptó, el 11 de octubre de 2002, las Directrices relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar las Directrices de 2002,

HABIENDO EXAMINADO un texto revisado de las Directrices relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques, elaborado por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 18º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices de 2010 relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes en los buques, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a aplicar las Directrices de 2010;
3. RECOMIENDA que las Directrices se examinen regularmente;
4. REVOCA la resolución MEPC.102(48).

ANEXO

DIRECTRICES DE 2010 RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO Y LA CERTIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES

1 GENERALIDADES

1.1 En el artículo 10 del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001, en adelante denominado "el Convenio", se indica que los buques serán objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo estipulado en las reglas del anexo 4 del Convenio. El propósito del presente documento es facilitar las Directrices relativas al reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes a las que se hace referencia en la regla 1 4) a) del anexo 4, en adelante denominadas "las Directrices", que ayudarán a las Administraciones y a las organizaciones reconocidas en la aplicación uniforme de las disposiciones del Convenio y ayudarán, asimismo, a las compañías y a los constructores de buques, los fabricantes de sistemas antiincrustantes y otras partes interesadas a comprender el proceso de los reconocimientos, así como la expedición y el refrendo de los certificados.

1.2 En las presentes Directrices se indican los procedimientos que se han de seguir en los reconocimientos para garantizar que el sistema antiincrustante de un buque cumple lo dispuesto en el Convenio, así como los necesarios para la expedición y el refrendo de un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante. En el apéndice 1 del presente anexo se proporciona orientación sobre sistemas antiincrustantes reglamentarios.

1.3 Las presentes Directrices se aplican a los reconocimientos de buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD), como se especifica en la regla 1 1) del anexo 4 del Convenio.

1.4 El único objetivo de las actividades de reconocimiento descritas en las presentes Directrices es verificar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio. En consecuencia, estos reconocimientos no deben estar vinculados con ningún aspecto no reglamentado por el Convenio, aun si esos aspectos están vinculados con el rendimiento del sistema antiincrustante en el casco de un buque, incluida la calidad del trabajo realizado durante el proceso de aplicación.

1.5 En caso de que se elabore un nuevo método de reconocimiento o se prohíba y/o restrinja la utilización de un determinado sistema antiincrustante, o habida cuenta de la experiencia obtenida, cabe la posibilidad de que en el futuro sea preciso someter a revisión las presentes Directrices.

2 DEFINICIONES

A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

2.1 "*Administración*": el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opere el buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto de las plataformas fijas o flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacentes a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.

2.2 *"Sistema antiincrustante"*: todo revestimiento, pintura, tratamiento superficial, superficie o dispositivo que se utilice en un buque para controlar o impedir la adhesión de organismos no deseados.

2.3 *"Compañía"*: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, al que el propietario haya confiado la responsabilidad de la explotación del buque y que al asumir tal responsabilidad ha accedido a asumir también todos los deberes y obligaciones que impone el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS).

2.4 *"Arqueo bruto"*: el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el anexo 1 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste.

2.5 *"Viaje internacional"*: el que realiza un buque, con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, desde o hasta un puerto, astillero o terminal mar adentro sujeto a la jurisdicción de otro Estado.

2.6 *"Eslora"*: la eslora definida en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, o en cualquier convenio que suceda a éste.

2.7 *"Buque"*: toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos los hidroalas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD).

3 PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS RECONOCIMIENTOS

3.1 Se debería llevar a cabo un reconocimiento inicial que abarque como mínimo lo indicado en el párrafo 1 del apéndice 2 de las presentes Directrices antes de que el buque entre en servicio y se expida por primera vez el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante exigido en virtud de las reglas 2 ó 3 del anexo 4 del Convenio.

3.2 Se debería llevar a cabo un reconocimiento si se ha cambiado o reemplazado un sistema antiincrustante. Dicho reconocimiento debería tener el alcance indicado en el párrafo 2 del apéndice II de las presentes Directrices.

3.3 Una transformación importante que afecte al sistema antiincrustante de un buque podrá considerarse una construcción nueva, si así lo determina la Administración.

3.4 En general no se exige efectuar reconocimientos después de haberse llevado a cabo reparaciones. Sin embargo, las reparaciones que afecten el 25 % o más del sistema antiincrustante se deberían considerar como un cambio o sustitución de dicho sistema.

3.5 Un sistema antiincrustante no reglamentario sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, que deba someterse a reparaciones será reparado, o sustituido, por un sistema antiincrustante reglamentario.

4 PETICIÓN DE RECONOCIMIENTO

4.1 Antes de proceder a un reconocimiento, la compañía debería presentar a la Administración o a una organización reconocida una petición de reconocimiento, junto con

los datos relativos al buque prescritos en el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante y que se enumeran a continuación:

- .1 Nombre del buque
- .2 Número o letras distintivos
- .3 Puerto de matrícula
- .4 Arqueo bruto
- .5 Número IMO.

4.2 La petición de reconocimiento debería ir acompañada de una declaración y de información justificante del fabricante del sistema antiincrustante en la que se confirme que el sistema antiincrustante aplicado o que se tiene intención de aplicar al buque cumple las prescripciones del Convenio (con una identificación de la versión del Convenio a la que se hace referencia). Dicha declaración debería incluir la siguiente información contenida en el Registro de sistemas antiincrustantes que figura en el apéndice 1 del anexo 4 del Convenio:

- .1 Tipo de sistema antiincrustante*
- .2 Nombre del fabricante del sistema antiincrustante
- .3 Nombre y color del sistema antiincrustante
- .4 Ingrediente o ingredientes activos y sus números en el *Chemical Abstract Service Registry* (número CAS).

La información requerida por el inspector sobre el cumplimiento del producto de lo dispuesto en el Convenio debería figurar en la declaración del fabricante del sistema antiincrustante incluida en el recipiente que contiene el producto y/o en la documentación justificante (por ejemplo, la hoja informativa sobre la seguridad de los materiales (MSDS) o algo similar). Se debería establecer un enlace entre la documentación justificante y el recipiente que contiene el producto.

5 REALIZACIÓN DE LOS RECONOCIMIENTOS

5.1 Reconocimientos iniciales (reconocimientos realizados de conformidad con lo dispuesto en la regla 1 1) a) del anexo 4 del Convenio)

- .1 En el reconocimiento inicial se debería verificar que se cumplen todas las prescripciones aplicables del Convenio.
- .2 Como parte integrante del reconocimiento, se debería verificar que el sistema antiincrustante especificado en la documentación presentada con la solicitud del reconocimiento cumple lo dispuesto en el Convenio. El reconocimiento debería incluir la verificación de que el sistema antiincrustante aplicado es idéntico al sistema especificado en la solicitud del reconocimiento.

* Algunos ejemplos de expresiones adecuadas podrían ser los siguientes: Pintura de tipo autopulimentado sin organoestaño, Pintura de tipo ablativo sin organoestaño, Pintura de tipo convencional sin organoestaño, Pintura de silicona sin biocidas, Otros tipos. En el caso de un sistema antiincrustante que no contenga ingredientes activos, se utilizará la expresión "sin biocidas".

- .3 Habida cuenta de la experiencia adquirida y las circunstancias imperantes, el reconocimiento inicial debería incluir las tareas enumeradas en el párrafo 1 del apéndice II de las presentes Directrices.
- .4 Las tareas de verificación enunciadas en el párrafo 5.1.2 deberían ser realizadas en cualquier momento antes, durante y/o después de que el sistema antiincrustante haya sido aplicado al buque, tal como sea necesario para verificar el cumplimiento. Ninguna verificación o pruebas deberán afectar la integridad, la estructura o el funcionamiento del sistema antiincrustante.

5.2 Reconocimientos cuando se cambian o reemplazan los sistemas antiincrustantes (reconocimientos realizados de conformidad con lo dispuesto en la regla 1) 1) b) del anexo 4 del Convenio)

- .1 Se aplicarán las disposiciones que figuran en el párrafo 5.1 si un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante confirma que el sistema existente no está sujeto a las medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio.
- .2 Si se declara que el sistema antiincrustante existente no está sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, sin que ello esté documentado mediante un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, se debería llevar a cabo una verificación para confirmar que el sistema antiincrustante cumple las prescripciones del Convenio. Esta verificación podrá basarse en muestras y/o pruebas y/o documentación fiable, según se estime oportuno en virtud de la experiencia adquirida y de las circunstancias imperantes. Dicha documentación podría consistir en las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) o algo similar, una declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, o facturas de los astilleros o del fabricante del sistema antiincrustante. A efectos de verificar el nuevo sistema antiincrustante se aplican las disposiciones descritas en el párrafo 5.1.
- .3 Si el sistema antiincrustante se ha removido, se debería verificar la remoción además de las disposiciones descritas en el párrafo 5.1.
- .4 Si se ha aplicado un revestimiento aislante, se debería llevar a cabo una verificación para confirmar que el nombre, el tipo y el color del revestimiento aislante aplicado coinciden con los especificados en la petición de reconocimiento, y que el sistema antiincrustante existente ha sido recubierto con un revestimiento aislante. Además, se aplican las disposiciones descritas en el párrafo 5.1.
- .5 Los sistemas antiincrustantes sujetos a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio.
 - .1 aplicados el 1 de enero de 2003 o posteriormente, o en una fecha posterior especificada por la Administración, deberían removerse de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo 5.2.3;
 - .2 aplicados antes del 1 de enero de 2003, o en una fecha posterior especificada por la Administración, deberían removerse o cubrirse

con un revestimiento aislante de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo 5.2.4.

- .6 El reconocimiento debería incluir las tareas enumeradas en el párrafo 2 del apéndice II de las presentes Directrices.

5.3 Reconocimientos de buques existentes para los que se solicite solamente un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

- .1 Si se declara que el sistema antiincrustante existente no está sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, se debería llevar a cabo una verificación para confirmar que el sistema antiincrustante cumple las prescripciones del Convenio. Esta verificación podrá basarse en muestras y/o pruebas y/o documentación fiable, según se estime oportuno en virtud de la experiencia adquirida y de las circunstancias imperantes. Dicha documentación podría consistir en las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) o algo similar, una declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, o facturas de los astilleros o del fabricante del sistema antiincrustante. Si dicha información no plantea dudas razonables de que el sistema aplicado cumple lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, podrá expedirse sobre esta base el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante.

6 EXPEDICIÓN O REFRENDO DE UN CERTIFICADO INTERNACIONAL RELATIVO AL SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

6.1 El Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, junto con el Registro de sistemas antiincrustantes:

- .1 se debería expedir cuando se haya completado satisfactoriamente el reconocimiento inicial;
- .2 se debería expedir cuando se acepte un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante de otra Parte; o
- .3 se debería refrendar cuando se haya completado satisfactoriamente un reconocimiento tras cambiarse o reemplazarse un sistema antiincrustante.

Apéndice I

Orientación relativa a los sistemas antiincrustantes reglamentarios

A los efectos de cumplir lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, se permitirán pequeñas cantidades de compuestos organoestánicos que actúan como catalizadores químicos (por ejemplo, los compuestos mono o diorganoestánicos sustituidos), siempre que estén presentes en un grado que no produzca efectos biocidas en el revestimiento. En términos prácticos, cuando se utilice como catalizador, el compuesto organoestánico no debería superar en total una cantidad de 2 500 mg de estaño por kg de pintura seca.

Apéndice II

Orientaciones para realizar los reconocimientos en virtud del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS 2001)

- (II) 1 Reconocimientos iniciales** (Convenio AFS 2001, anexo 4, regla 1 1) a))
- (II) 1.1 confirmar que se provee una declaración y la documentación oportuna del fabricante del sistema antiincrustante en la que se especifique que el sistema antiincrustante y, cuando proceda, el revestimiento aislante que vaya a aplicarse al buque, cumplen lo prescrito en el Convenio (Convenio AFS 2001);
 - (II) 1.2 verificar que en los contenedores del sistema antiincrustante figuran los mismos datos que en la documentación provista (Convenio AFS 2001);
 - (II) 1.3 confirmar que se ha removido el sistema antiincrustante existente sometido a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio o que se ha aplicado un revestimiento aislante (Convenio AFS 2001);
 - (II) 1.4 verificar, cuando proceda, que en los contenedores del revestimiento aislante aplicado figuran los mismos datos que en la documentación provista (Convenio AFS 2001);
 - (II) 1.5 cuando no se disponga de la documentación del fabricante del sistema antiincrustante o dicha documentación no aporte suficiente información, efectuar muestreos o pruebas, u otro tipo de comprobaciones, in situ, del sistema antiincrustante;
 - (II) 1.6 en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros pero de arqueo bruto inferior a 400 y dedicados a viajes internacionales, confirmar que el propietario o su agente autorizado han cumplimentado una declaración relativa al sistema antiincrustante (Convenio AFS 2001).
- (IR) 2 Reconocimientos cuando se cambian o reemplazan los sistemas antiincrustantes** (Convenio AFS 2001, anexo 4, regla 1 1) b))
- (IR) 2.1 confirmar que se provee una declaración y la documentación oportuna del fabricante del sistema antiincrustante en la que se especifique que el sistema antiincrustante y, cuando proceda, el revestimiento aislante que vaya a aplicarse al buque, cumplen lo prescrito en el Convenio (Convenio AFS 2001);
 - (IR) 2.2 verificar que en los contenedores del sistema antiincrustante figuran los mismos datos que en la documentación provista (Convenio AFS 2001);
 - (IR) 2.3 confirmar que se ha removido el sistema antiincrustante existente sometido a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio o que se ha aplicado un revestimiento aislante (Convenio AFS 2001);
 - (IR) 2.4 verificar, cuando proceda, que en los contenedores del revestimiento aislante aplicado figuran los mismos datos que en la documentación provista (Convenio AFS 2001);

- (IR) 2.5 en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros pero de arqueo bruto inferior a 400, confirmar que el propietario o su agente autorizado han cumplimentado una declaración relativa al sistema antiincrustante (Convenio AFS 2001);
- (IR) 2.6 refrendar el Registro de sistemas antiincrustantes.

ANEXO 17

ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) ¹ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 15					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))*		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC/MEPC		BLG	De plazo indefinido
2.0.1.13	Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM, 2004	MEPC	BLG		2012
5.2.1*	Examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ	MSC	BLG	FP	2011
5.2.1.3	Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas	MSC	BLG	FP y DE	2012
5.2.1.4	Revisión del Código CIG	MSC	BLG	FP, DE, SLF y STW	2014
5.2.1.25	Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques	MSC	DSC	BLG y FP	2011
5.2.2*	Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados	MSC	DSC	BLG	2012

¹ Los resultados impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 15.

* Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG)²					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación
Número	Descripción				
7.1.2.14	Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques	MEPC	BLG		2012
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes	MEPC	BLG		De plazo indefinido
7.2.2.5	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	MEPC	BLG		2011
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x	MEPC	BLG		2012
12.3.1 12.1.2.2	Análisis de siniestros	MSC	FSI	BLG	De plazo indefinido

² Los resultados impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del BLG 15.

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL BLG 15

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (BLG) – 15º PERIODO DE SESIONES

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes
 - 4 Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan
 - 5 Elaboración de directrices y otros documentos para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004
 - 6 Elaboración de disposiciones para los buques con motores de gas
 - 7 Análisis de siniestros
 - 8 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 9 Elaboración de medidas internacionales para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas debida a la contaminación biológica de los buques
 - 10 Revisión del Código CIG
 - 11 Examen de los instrumentos no obligatorios pertinentes como consecuencia de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código Técnico sobre los NO_x
 - 12 Elaboración de un código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas y nocivas en buques de apoyo mar adentro
 - 13 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
 - 14 Enmiendas al Convenio SOLAS para introducir ejercicios obligatorios de entrada y salvamento en espacios cerrados
 - 15 Examen de las propuestas de enmiendas al capítulo 14 del Código SSCI relativas a los buques que transporten sustancias líquidas enumeradas en el Código CIQ
 - 16 Programa de trabajo y orden del día provisional del BLG 16
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para los Comités

ANEXO 18

ORDEN DEL DÍA BIENAL* DEL SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI) Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 19					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
1.1.2.2	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	MSC		FSI	De plazo indefinido
1.1.2.4	Directrices para la supervisión por el Estado rector del Puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006	MSC	FSI		2010 2011
2.0.1.13 5.2.2.2	Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004	MEPC	FSI		2010 2013
2.0.1.18	Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas	MSC	FSI		2010 2011
2.0.1.25 2.0.2.7/8	Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
2.0.1.25 5.3.1.8	Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
2.0.1.27	Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL	MEPC	FSI		De plazo indefinido

* Los resultados impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 19. El texto tachado indica los resultados alcanzados y el texto sombreado indica los puntos que se propone añadir y/o modificar.

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)					
RESULTADOS PREVISTOS 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
2.0.2.2	Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	MSC/MEPC	FSI		De plazo indefinido
5.1.2.3	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	MSC	FSI		2010 2011
5.2.1.22	Instrumentos no obligatorios: Reglas para los buques no regidos por los convenios	MSC		FSI	En curso
5.2.1.23	Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC	MSC	FSI		De plazo indefinido
7.1.2.10	Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques	MEPC	FSI		2010 2011
5.3.1.6 5.3.1.7 12.3.1.2	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	MSC	FSI		De plazo indefinido
7.1.3.1 7.1.3.2	Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción	MEPC	FSI		2010 Alcanzado
12.1.2.1/2 12.3.1.1/3	Estadísticas e investigaciones de siniestros	MSC	FSI		De plazo indefinido

ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL

SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO (FSI)								
RESULTADOS POSTBIENALES PROPUESTOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodos de sesiones)	Observaciones
Número	Referencia a los principios estratégicos*	Referencia a las medidas de alto nivel*	Descripción					
FSI 1	1.1.2	1.1.2.1	Cooperación con la FAO: preparación y celebración de la 3ª reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores, la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993, las medidas del Estado rector del puerto para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y elaboración de un registro mundial para los buques pesqueros	MSC/MEPC	FSI	SLF	2	

* Los números se refieren a los resultados previstos para el bienio 2010-2011.

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 19

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - 4 Informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL
 - 5 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 6 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
 - 7 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar y Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
 - 8 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
 - 9 Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques
 - 10 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
 - 11 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC
 - 12 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 13 Examen del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI
 - 14 Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas
 - 15 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar
 - 16 Orden del día bienal y orden del día provisional del FSI 20
 - 17 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2012
 - 18 Otros asuntos
 - 19 Informe para los Comités

ANEXO 19

**PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS DE, DSC Y NAV
QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES**

SUBCOMITÉ DE PROYECTO Y EQUIPO DEL BUQUE (SUBCOMITÉ DE)					
RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
2.0.1.29	Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros	MSC/MEPC	DE		2010
5.2.1.1 5.3.1.1	Enmiendas a la resolución A.744(18)	MSC/MEPC	DE		2010
5.2.1.19	Elaboración de un código obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares	MSC/MEPC	DE		2012
7.1.2.27	Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido	MEPC	DE		2011
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina	MEPC	DE		2011
7.1.2.29	Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos	MEPC	DE		2011
7.1.2.30	Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación	MEPC	DE		2011
*	Revisión de la resolución MEPC.159(55)	MEPC	DE		2012

NOTAS:

* Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ DSC)					
RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
5.2.3.3	Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel	MSC/MEPC	DSC		De plazo indefinido
5.2.3.4	Enmienda 36-12 al Código IMDG y a sus suplementos	MSC/MEPC	DSC		2011
5.2.3.5	Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas	MSC/MEPC	DSC		De plazo indefinido
12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias	MEPC	DSC		De plazo indefinido

SUBCOMITÉ DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN (SUBCOMITÉ NAV)					
RESULTADOS PREVISTOS PARA EL BIENIO 2010-2011 (resolución A.1012(26))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
5.2.4.1	Organización del tráfico marítimo, notificación para buques y cuestiones conexas	MSC/MEPC	NAV		De plazo indefinido

ANEXO 20

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL MEPC PARA EL BIENIO 2010-2011

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
1.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los ODM	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.2	Cooperación con la IACS: examen de las interpretaciones unificadas	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.7	Cooperación con proveedores de datos: protocolos de intercambio de datos con entidades internacionales, regionales y nacionales	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.26	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de gestión ambiental (constituido en virtud de la resolución A/53/463UN de la Asamblea General de las Naciones Unidas): intercambio de información y conclusión de acuerdos sobre las prioridades entre organismos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.27	Aportación de políticas u orientaciones para el GESAMP: novedades conexas en el seno de la OMI	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.28	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre: evaluación de las sustancias activas de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.29	Aportación de políticas u orientaciones para el Grupo de trabajo EHS del GESAMP: evaluación de los productos químicos a granel	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
1.1.2.30	Aportación de políticas u orientaciones para la CMNUCC: emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.31	Aportación de políticas u orientaciones para el Sistema mundialmente armonizado de las Naciones Unidas: clasificación y etiquetado de productos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.32	Aportación de políticas u orientaciones para la ONU-Océanos: mecanismo de coordinación interorganismos para las cuestiones oceánicas y costeras	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.33	Aportación de políticas u orientaciones para el Proceso ordinario de las Naciones Unidas: evaluación del estado del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.1.2.42	Seguimiento de la 3ª reunión del Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.3.1.3	Determinación de las ZMES, teniendo en cuenta el artículo 211 y otros artículos pertinentes de la CONVEMAR	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.3.2.1	Contribuciones al seguimiento de la CNUMAD y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible	2011	En curso		
1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse en el código CIQ	Tarea continuada	De plazo indefinido		
1.3.3.2	Aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.2	Instrumentos obligatorios: Enmiendas a los Anexos I a VI del Convenio MARPOL, incluido el Anexo V revisado	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
2.0.1.11	Instrumentos no obligatorios: Aclaración de los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres 1972	2011	En curso		
2.0.1.12	Instrumentos no obligatorios: Directrices para la aplicación del Anexo I del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.13	Instrumentos no obligatorios: Directrices relativas al Convenio BWM (actualización y refundición de las directrices existentes)	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.14	Instrumentos no obligatorios: Directrices para los motores de sustitución que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso		
2.0.1.15	Instrumentos no obligatorios: Directrices sobre la provisión de instalaciones de recepción (Anexo VI del Convenio MARPOL)	2011	En curso		
2.0.1.16	Instrumentos no obligatorios: Otras directrices pertinentes que guarden relación con las equivalencias indicadas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no estén incluidas en otras directrices	2011	En curso		
2.0.1.17	Instrumentos no obligatorios: Directrices exigidas en el párrafo 2.2.5.6 del Código Técnico sobre los NO _x	2011	En curso		
2.0.1.24	Interpretaciones unificadas de las reglas del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.25	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.26	Informes sobre el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
2.0.1.27	Informes resumidos y análisis de los informes obligatorios en virtud del Convenio MARPOL	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.1.29	Interpretación sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones importantes de petroleros	2011	En curso		
2.0.2.1	Aportación al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en lo que respecta a la protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido		
2.0.2.2	Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI	2011	En curso		
2.0.2.3	Implantación de las propuestas aprobadas para el desarrollo futuro del Plan de auditorías	2011	En curso		
3.1.1.1	Orientaciones para la Secretaría acerca de los programas y proyectos ambientales que la Organización ejecuta o a los cuales contribuye, como los del FMAM, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial, y del Foro OMI/PNUMA sobre cooperación regional para combatir la contaminación del mar	Tarea continuada	De plazo indefinido		
3.1.1.2	Informes sobre la movilización de recursos para los programas ambientales y sobre su ejecución	Tarea continuada	De plazo indefinido		
3.1.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre las asociaciones con el sector (iniciativa mundial) para fomentar la aplicación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso		
3.4.1.1	Orientación sobre la identificación de las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo, en particular en los PEID y PMA	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
3.5.1.3	Aportación al PICT en materia de protección del medio marino	Tarea continuada	De plazo indefinido		
3.5.3.2	Un mecanismo de creación de capacidad para las nuevas medidas o instrumentos, según se recomienda en la resolución A.998(25)	2011	En curso		
4.0.2.1	Orientaciones sobre el establecimiento o perfeccionamiento de los sistemas de información (bases de datos, sitios en la Red, etc.) como parte de la plataforma del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), según proceda	Tarea continuada	De plazo indefinido		
4.0.2.3	Protocolos de intercambio de datos con otros proveedores internacionales, regionales y nacionales de datos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
4.0.5.1	Revisión de las directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda	2011	Alcanzado		Aprobación de las Directrices revisadas, a reserva de la decisión del MSC 88 en el mismo sentido
5.2.2.2	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los convenios MARPOL, BWM y otros convenios sobre el medio ambiente en relación con los procedimientos operacionales y de formación para el personal marítimo	Tarea continuada	De plazo indefinido		
5.2.3.10	Instrumentos obligatorios: Aportaciones relativas a los Anexos I y II del Convenio MARPOL y al código CIQ para el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
5.2.3.11	Instrumentos obligatorios: Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL sobre el examen de las normas relativas a la manipulación y el transporte sin riesgos por mar de cargas sólidas y líquidas	2011	Alcanzado		Adopción del Anexo III revisado del Convenio MARPOL mediante la resolución MEPC.193(61)
5.3.1.5	Instrumentos no obligatorios: Examen de las Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques	2011	En curso		
7.1.1.1	Seguimiento del estudio del GESAMP sobre los "Cálculos aproximados de la cantidad de hidrocarburos que penetran en el medio marino procedentes de actividades desarrolladas en el mar"	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.1.2	Orientación técnica que permita a la Secretaría elaborar, a partir de las prescripciones de notificación estipuladas en los convenios MARPOL y de Cooperación y en el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como de otras fuentes de información pertinentes, la estructura que adoptará la información sobre sucesos de contaminación para la presentación de informes periódicos a los Subcomités FSI y BLG y/o al MEPC	2011	En curso		
7.1.2.1	Instrumentos obligatorios: Seguimiento del Convenio de Hong Kong sobre el Reciclaje de Buques, incluida la elaboración y adopción de directrices conexas	2011	En curso		
7.1.2.2	Instrumentos obligatorios: Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y adopción de las medidas de protección correspondientes	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.3	Instrumentos no obligatorios: Refundición de las directrices sobre la gestión del agua de lastre	2011	En curso		
7.1.2.4	Disposiciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	2011	En curso		
7.1.2.5	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.2.6	Aprobación de la lista de sustancias activas utilizadas por los sistemas de gestión del agua de lastre	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.2.7	Elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"	2011	En curso		
7.1.2.8	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Celebrado en enero de 2010 en Malmö (Suecia), en cooperación con la UMM
7.1.2.9	Políticas y prácticas en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques (resolución A.963(23)): Sistema de establecimiento de índices de emisión de CO ₂ para los buques; nivel de referencia para las emisiones de CO ₂	2011	En curso		
7.1.2.10	Medidas para fomentar la aplicación del Convenio AFS	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.1.2.11	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP	2011	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.12	Revisión del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte 1 – Prevención	2011	Alcanzado		Se publicará a través del Servicio de Publicaciones de la OMI
7.1.2.13	Orientaciones sobre el transporte de cargas de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso		
7.1.2.14	Orientaciones sobre la translocación de especies acuáticas invasoras debida a la contaminación biológica de los buques	2011	En curso		
7.1.2.15	Documento de orientación sobre la identificación y observación de los hidrocarburos derramados	2011	En curso		
7.1.2.16	Directrices técnicas sobre la evaluación de los hidrocarburos sumergidos y técnicas de remoción	2011	En curso		
7.1.2.17	Documento de orientación sobre el Sistema de mando para incidentes durante la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	Alcanzado		Se publicará a través del Servicio de Publicaciones de la OMI
7.1.2.18	Orientaciones sobre la respuesta a derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas	2011	En curso		
7.1.2.19	Documento guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve	2011	En curso		
7.1.2.20	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes	2011	En curso		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.2.21	Directrices para hacer frente a los derrames de hidrocarburos mediante la incineración in situ mar adentro	2011	En curso		
7.1.2.22	Instrumento de apoyo para la toma de decisiones sobre la gestión de desechos	2011	En curso		
7.1.2.23	Orientaciones sobre la cartografía de las zonas sensibles relacionada con la lucha contra los derrames de hidrocarburos	2011	En curso		
7.1.2.24	Guía operacional sobre el uso de sorbentes	2011	En curso		
7.1.2.25	Lista de comprobaciones de la publicación de los nuevos manuales, documentos de orientación y materiales didácticos de la OMI	2011	En curso		
7.1.2.26	Orientaciones sobre las obligaciones de los Estados y las medidas que deben adoptar con objeto de prepararse para la implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP	2011	En curso		
7.1.2.27	Normas de ensayo para la homologación del equipo añadido	2011	En curso		
7.1.2.28	Medidas para fomentar los sistemas integrados de tratamiento de las aguas de sentina	2011	En curso		
7.1.2.29	Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos de hidrocarburos	2011	En curso		
7.1.2.30	Alternativas de accionamiento manual en caso de funcionamiento defectuoso del equipo de prevención de la contaminación	2011	En curso		
7.1.3.1	Informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.1.3.2	Seguimiento de la implantación del Plan de acción sobre las instalaciones portuarias de recepción	2011	En curso		
7.1.4.1	Plan de acción sobre la prevención y contención de la contaminación del mar procedente de embarcaciones pequeñas, incluida la elaboración de las medidas adecuadas	2011	En curso		
7.2.1.2	Aportación al examen de las Directrices sobre la determinación de los lugares de refugio en relación con la protección del medio marino	2011	En curso		
7.2.2.2	Aspectos medioambientales de las variantes de proyecto de buques tanque	2011	En curso		
7.2.2.3	Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL sobre la utilización y el transporte de hidrocarburos pesados a bordo de los buques en la zona del Antártico	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.189(60)
7.2.2.4	Evaluación de los riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, y preparación de las enmiendas consiguientes	2011	En curso		
7.2.2.5	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	2011	En curso		
7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de Cooperación y al Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.3.1.1	Examen de los instrumentos no obligatorios como consecuencia de la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL	2011	En curso		
7.3.1.2	Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en virtud de las cuales se introduce una ZCE norteamericana	2010	Alcanzado		Resolución MEPC.190(60)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
7.3.2.1	Ultimación del plan de trabajo con objeto de determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO ₂ ocasionadas por el transporte marítimo internacional	Tarea continuada	De plazo indefinido		
7.4.1.1	Seguimiento del Plan de acción actualizado sobre la estrategia de la Organización para abordar el factor humano (MSC-MEPC.7/Circ.4)	Tarea continuada	De plazo indefinido		
9.0.1.3	Provisión de instalaciones de recepción en los PEID en virtud del Convenio MARPOL	2011	En curso		
11.1.1.1	Análisis, demostración y fomento constantes de los vínculos existentes entre la infraestructura del transporte marítimo seguro, protegido, eficaz y ecológicamente racional, el desarrollo del comercio y la economía mundiales y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	Tarea continuada	De plazo indefinido		
11.1.1.6	Medidas para fomentar el concepto de "Embajador de la OMI para la infancia" en colaboración con asociaciones juveniles dedicadas a la protección del medio marino en todo el mundo	Tarea continuada	De plazo indefinido		
12.1.1.1	Revisión de las Directrices relativas a la EFS, incluidos los criterios del riesgo ambiental	2011	En curso		
12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	2011	En curso		
12.4.1.1	Directrices y circulares MEPC para dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.2.1	Orientaciones para la Secretaría sobre el desarrollo del GISIS y el acceso a la información	Tarea continuada	De plazo indefinido		

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2010-2011 ^a	Descripción	Año de ultimación ^b	Situación del resultado para el año 1 ^c	Situación del resultado para el año 2 ^c	Referencias ^d
13.0.2.2	Bases de datos como parte del GISIS, y otros medios, incluidos los medios electrónicos	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.2.3	Inventario de información, investigación y desarrollo y mejores prácticas relacionadas con la preparación y lucha contra las SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.2.4	Plataforma en la Red para la información relacionada con el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica	Tarea continuada	De plazo indefinido		
13.0.3.2	Celebración del Tercer simposio de investigación y desarrollo sobre la gestión del agua de lastre	2011	Alcanzado		Véase 7.1.2.8 <i>supra</i>

NOTAS:

- a Cuando un resultado determinado comprenda varios resultados esperados, en el formato debería informarse sobre cada resultado esperado por separado.
- b En lo que respecta a la fecha de ultimación prevista, esta debería indicarse con un año, o debería especificarse que es una tarea continuada. No debería indicarse un número de periodo de sesiones.
- c La información de la columna correspondiente a la "situación de los resultados" se ha clasificado de la manera siguiente:
 - por "alcanzado" se entiende la debida consecución de los resultados en cuestión;
 - por "en curso" se entiende que se ha avanzado con respecto a la labor sobre los resultados conexos y que a menudo se han logrado resultados provisionales (por ejemplo, un proyecto de enmienda o de directrices) cuya aprobación está prevista para una fecha posterior en el mismo bienio;
 - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados están relacionados con una tarea de los órganos correspondientes de la OMI que es una tarea permanente o continuada; y
 - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI decidió aplazar la producción de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta haber recibido los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS NO PREVISTOS PARA EL MEPC

RESULTADOS NO PREVISTOS 2010-2011					
Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
1*	Elaboración de un código para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas	MEPC	BLG	DE	2012
2*	Elaboración de orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos	MEPC	Grupo técnico sobre el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP	DE	2011
3*	Revisión de la resolución MEPC.159(55)	MEPC	DE		2012

Notas:

* Resultado no previsto sujeto al refrendo del Consejo, quien le asignará el número de nuevo resultado que proceda.

ORDEN DEL DÍA POSTBIENAL DEL MEPC

COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO (MEPC)								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Plazo (periodos de sesiones)	Observaciones
Número	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					
1	7.2.2	7.2.2.2	Aspectos de seguridad de las variantes de proyecto de buques tanque evaluadas	MSC MEPC	BLG		De plazo indefinido*	BLG 3/18, párrafo 15.7
2	1.1.2	1.1.2.1	Cooperación con la FAO: preparación y celebración de la 3ª reunión del Grupo de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, incluidos los reglamentos de seguridad para los buques pesqueros y los pescadores, la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993, las medidas del Estado rector del puerto para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y elaboración de un registro mundial para los buques pesqueros	MSC MEPC	FSI	SLF	2013	

NOTAS:

* El BLG 4 acordó que la labor relacionada con este resultado se realizará cuando se presente a la Organización una propuesta de variante de proyecto de buque tanque.

ANEXO 21

**PUNTOS QUE PROCEDE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA
DEL MEPC 62, MEPC 63 Y MEPC 64**

Nº	Punto	MEPC 62 julio 2011	MEPC 63 marzo 2012	MEPC 64 octubre 2012
1	Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre	[GE] X	[GE] X	X
2	Reciclaje de buques	GT X	[GT] X	[GT] X
3	Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques	X	X	X
4	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques	GT X	[GT] X	[GT] X
5	Examen y adopción de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento	GR X	GR X	[X]
6	Interpretaciones y enmiendas del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
7	Implantación del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP y las resoluciones pertinentes de la Conferencia	X	X	X
8	Determinación y protección de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles	X	X	X
9	Insuficiencia de las instalaciones de recepción	X	X	X
10	Informes de los Subcomités	X	X	X
11	Labor de otros órganos	X	X	X

Nº	Punto	MEPC 62 julio 2011	MEPC 63 marzo 2012	MEPC 64 octubre 2012
12	Estado jurídico de los convenios	X	X	X
13	Sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques	X	X	X
14	Fomento de la implantación y ejecución del Convenio MARPOL y de los instrumentos conexos	X	X	X
15	Subprograma de cooperación técnica para la protección del medio marino	X	X	X
16	Influencia del factor humano	X	X	[GT] X
17	Evaluación formal de la seguridad	GT X	[X]	[X]
18	Ruido debido al transporte marítimo y sus efectos adversos en la fauna marina	X	X	[X]
19	Programa de trabajo del Comité y de sus órganos auxiliares	X	X	X
20	Aplicación de las Directrices de los Comités	X	X	X
21	Elección de Presidente y Vicepresidente	X		X
22	Otros asuntos	X	X	X

ANEXO 22

PROYECTO DE CIRCULAR MSC/MEPC

DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

- 1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [88º periodo de sesiones (24 de noviembre a 3 de diciembre de 2010)], y el Comité de Protección del Medio Marino, en su 61º periodo de sesiones (27 de septiembre a 1 de octubre de 2010), tras haber examinado las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares (circular MSC-MEPC.1/Circ.2, enmendada), con objeto de armonizarlas con las disposiciones de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, adoptadas mediante la resolución A.1013(26), y seguir racionalizando la labor de los Comités y de sus órganos auxiliares, aprobaron las Directrices revisadas que figuran en el anexo.
- 2 Se invita a los Miembros a que apliquen las Directrices revisadas que figuran en el anexo, según proceda, y a que las pongan en conocimiento de sus representantes en las reuniones pertinentes de la OMI, encomendándoles su estricta observancia.
- 3 La presente circular sustituye a la circular MSC-MEPC.1/Circ.2.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE ORGANIZACIÓN Y MÉTODO DE TRABAJO DEL COMITÉ
DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL
MEDIO MARINO Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

ÍNDICE

- 2 INTRODUCCIÓN**
- Propósito y aplicación
- Objetivos
- 3 DEFINICIONES**
- 4 COORDINACIÓN DEL TRABAJO**
- 5 PLANIFICACIÓN DEL TRABAJO Y PROCESO DE EJECUCIÓN**
- Resultados previstos
- Resultados no previstos
- Consideraciones adicionales
- Gestión, control y notificación
- Responsabilidades
- 5 DISPOSICIONES PARA LA REALIZACIÓN DEL TRABAJO**
- Comités y órganos auxiliares
- Orientación para la selección de resultados para el orden del día provisional
- Grupos de trabajo, de redacción, de trabajo por correspondencia, interperiodos y otros
- 6 PROCEDIMIENTOS PARA LA PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS**
- Preparación de documentos
- Presentación de documentos
- 7 OBSERVANCIA DE LAS DIRECTRICES**

- ANEXO 1** PROCEDIMIENTOS PARA EVALUAR LAS REPERCUSIONES DE LAS NECESIDADES DE CREACIÓN DE CAPACIDAD AL ELABORAR INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO NUEVOS O ENMENDAR LOS EXISTENTES
- APÉNDICE 1** DIAGRAMA SECUENCIAL PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN CUANTO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD
- APÉNDICE 2** LISTA DE COMPROBACIONES PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN CUANTO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD
- APÉNDICE 3** LISTA DE COMPROBACIÓN DE LOS ASUNTOS QUE REQUIEREN ATENCIÓN ESPECIAL AL PLANIFICAR LA CREACIÓN DE CAPACIDAD EN RELACIÓN CON LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS
- ANEXO 2** FORMATO 1: PARA LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES
FORMATO 2: PARA LOS ÓRDENES DEL DÍA POSTBIENALES DE LOS COMITÉS
- ANEXO 3** FORMATO DE NOTIFICACIÓN UNIFORME PARA LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS (EJEMPLO)

1 INTRODUCCIÓN

Propósito y aplicación

1.1 Las presentes Directrices tienen por finalidad proporcionar una base uniforme para que el Comité de Seguridad Marítima (MSC), el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) y sus órganos auxiliares lleven a cabo su labor de manera eficiente y reforzar la vinculación entre la estrategia de la Organización, la labor de los Comités y el presupuesto bienal con miras a alcanzar los objetivos y prioridades bienales de la OMI. Esto permitirá a los Comités responder con éxito a la necesidad de incrementar la seguridad marítima y proteger el medio marino, y así ofrecer un mecanismo eficaz que permita alcanzar las metas establecidas por la Organización.

1.2 La aplicación adecuada de las Directrices incrementará asimismo la capacidad de los miembros de los Comités y de las delegaciones que participen en los órganos auxiliares de éstos para abarcar todas las actividades de la OMI que guarden relación con su labor y contribuirá así a la participación efectiva de los mismos en el proceso de elaboración de normas de la Organización. Cabe esperar también que las Directrices permitan a los Comités seguir mejorando sus funciones relativas a la adopción de decisiones.

1.3 Las Directrices se aplican a la labor de los Comités y de sus órganos auxiliares, así como a la de los grupos de trabajo, grupos de redacción y grupos de trabajo por correspondencia constituidos por dichos órganos. Los presidentes de los Comités, órganos auxiliares, grupos de trabajo, grupos de redacción y grupos de trabajo por correspondencia procurarán en la mayor medida posible garantizar el cumplimiento riguroso de las Directrices.

1.4 Las Directrices se examinarán y actualizarán según sea necesario en función de la experiencia adquirida como consecuencia de su aplicación, teniendo en cuenta las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), según se enmienden.

Objetivos

1.5 Las disposiciones de las presentes Directrices tienen por objeto alcanzar los objetivos siguientes:

- .1 armonizar y fortalecer los procesos de planificación y presentación de informes mediante una vinculación más clara del establecimiento de los órdenes del día y la presentación de informes con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel;
- .2 reforzar la vinculación entre los resultados previstos y los recursos requeridos para producir esos resultados;
- .3 facilitar los esfuerzos de los Comités para controlar y supervisar la labor de la Organización;
- .4 fomentar una mayor comprensión y asimilación de las interconexiones entre el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel y los resultados previstos;
- .5 fomentar una nueva cultura y disciplina de respeto de las Directrices y procedimientos de planificación;

- .6 fomentar la objetividad, la claridad y plazos realistas en el establecimiento de los órdenes del día bienales por los Comités y sus órganos auxiliares;
- .7 garantizar la máxima participación posible de todos los Estados Miembros y organizaciones con carácter de observador en la labor de los Comités y sus órganos auxiliares; y
- .8 establecer responsabilidades y fomentar la participación en los procesos de planificación y notificación de la Organización.

2 DEFINICIONES

2.1 A efectos de las presentes Directrices, y según proceda, se aplicarán las siguientes definiciones:

- .1 *Plan estratégico*: Plan estratégico de la Organización para el sexenio, adoptado por la Asamblea, que comprende principios estratégicos fundamentales para que la OMI pueda lograr sus objetivos declarados.
- .2 *Plan de acción de alto nivel*: Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio, adoptados por la Asamblea, que permite a la Organización abordar los objetivos estratégicos de manera eficaz, indica las medidas de alto nivel que es necesario adoptar para lograr los objetivos y prioridades de la OMI durante el bienio y señala la vinculación entre la estrategia de la Organización, la labor de los distintos órganos de la OMI y el presupuesto bienal.
- .3 *Resultado previsto*: el que se prevé en el Plan de acción de alto nivel que la Organización produzca durante un bienio.
- .4 *Resultado no previsto*: el que los Comités acuerden que se produzca durante un bienio después de haberse adoptado el Plan de acción de alto nivel de ese bienio.
- .5 *Orden del día provisional*: una lista de resultados que deben examinarse en una reunión concreta.
- .6 *Orden del día bienal*: una lista de los resultados previstos que un Comité u órgano auxiliar de la OMI ha de producir durante un bienio.
- .7 *Orden del día postbienal*: una lista de los resultados aceptados que han de producirse, o cuya labor debe iniciarse, con posterioridad a un bienio.

3 COORDINACIÓN DEL TRABAJO

3.1 La función de los Comités será la adopción de normas, mientras que la de los órganos auxiliares es puramente técnica.

3.2 Los Comités deben examinar con regularidad sus resultados previstos y aceptados, asignar el trabajo a sus órganos auxiliares, revisar el número de semanas de reuniones asignadas a cada uno de esos órganos, así como aprobar sus respectivos órdenes del día bienales y provisionales, teniendo presentes las recomendaciones formuladas en las reuniones de los presidentes de los Comités y de los órganos auxiliares convocadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 3.4.

3.3 Los Comités deben examinar con regularidad el estado jurídico de todos los convenios, protocolos y demás instrumentos importantes que correspondan a su esfera de competencia.

3.4 Los presidentes de los Comités podrán convocar una reunión de presidentes de sus órganos auxiliares al menos una vez al año. La reunión debería celebrarse preferiblemente en el periodo de sesiones de primavera del MSC o del MEPC, para asesorar a los Comités sobre cuestiones tales como las mencionadas en el párrafo 3.2, a fin de asegurar la coordinación del trabajo y examinar otros asuntos relativos a la dirección y gestión eficaz de la labor de los Comités y de sus órganos auxiliares.

3.5 Al término del primer año del bienio, los presidentes de los Comités presentarán a sus Comités respectivos un plan conjunto que incluya las actividades, prioridades y reuniones de los Comités y de sus órganos auxiliares durante el bienio siguiente para examinarlo en el año posterior.

3.6 Cuando el Consejo, la Asamblea o alguna conferencia encargue a ambos Comités que consideren un tema específico y uno de los Comités haya finalizado su examen, el otro Comité deberá considerarlo en su siguiente periodo de sesiones.

3.7 Cuando un Comité de la Organización remita algún tema a otro Comité para que adopte una medida específica, este Comité, antes de incluir el tema en cuestión en su orden del día bienal, deberá cerciorarse de que se cumple plenamente lo prescrito en la sección 4, incluso si dicho tema, de acuerdo con los criterios del Comité remitente, satisface lo dispuesto en las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21).

4 PLANIFICACIÓN DEL TRABAJO Y PROCESO DE EJECUCIÓN

Resultados previstos

4.1 Los Comités deberían determinar oportunamente los resultados previstos que hayan de incluirse en el Plan de acción de alto nivel para el bienio siguiente, dado que ello proporciona la base para calcular el presupuesto requerido para ese bienio.

4.2 En el proceso de formulación de una propuesta de inclusión de resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel deberían tenerse en cuenta, entre otras cosas:

- .1 los resultados previstos cuya consecución se haya aplazado en un bienio anterior;
- .2 los resultados finales que quizá sea necesario obtener tras la consecución de los resultados provisionales conexos en un bienio anterior;
- .3 toda necesidad específica de examinar la eficacia de los resultados previstos obtenidos en un bienio anterior;
- .4 los resultados aceptados en relación con los órdenes del día postbienales; y
- .5 los nuevos resultados previstos.

4.3 Las decisiones relativas a la inclusión de resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel para el bienio siguiente deberían tener como guía los principios estratégicos y las medidas de alto nivel establecidos en el Plan estratégico y en el Plan de acción de alto nivel, y en ellas debería tenerse debidamente en cuenta:

- .1 el volumen de trabajo previsto de los Comités y sus órganos auxiliares que participen en la producción del resultado;
- .2 la urgencia demostrada de que se produzca el resultado;
- .3 la disponibilidad de recursos presupuestarios y de personal; y
- .4 los posibles efectos perjudiciales en la capacidad de la Organización para cumplir sus objetivos de la decisión de incluir o no un resultado.

4.4 Los Comités podrán revisar los resultados previstos durante el bienio, teniendo en cuenta las disposiciones del párrafo 4.3, con el refrendo posterior del Consejo.

4.5 En los diagramas 1 y 2 del anexo 1 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)) se ofrece una visión de conjunto del proceso de planificación estratégica de la Organización y de sus flujos de coordinación y notificación.

Resultados no previstos

Generalidades

4.6 Los Comités, al decidir la inclusión de resultados no previstos, deberían guiarse por los principios estratégicos y las medidas de alto nivel establecidos en el Plan estratégico y en el Plan de acción de alto nivel, tal como se indica en el diagrama 3 del anexo 1 de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización (resolución A.1013(26)), y, en particular, deberían tener debidamente en cuenta:

- .1 las repercusiones que pueda tener la inclusión de un resultado no previsto en la consecución oportuna de los resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel vigente;
- .2 las repercusiones que pueda tener la inclusión de un resultado no previsto en la carga de trabajo de los Comités y sus órganos auxiliares interesados;
- .3 la disponibilidad de recursos presupuestarios y de personal; y
- .4 los efectos perjudiciales que pueda tener en la capacidad de la Organización para cumplir sus objetivos la decisión de aceptar o no una propuesta de inclusión de un resultado no previsto.*

* Véase el Marco para la gestión de riesgos de la OMI (C 100/3(b), apéndice 1).

Presentación de propuestas de resultados no previstos

4.7 A fin de que los Comités puedan realizar una evaluación adecuada de las propuestas para la inclusión de resultados no previstos, los documentos en los que se formulen dichas propuestas deberían facilitar, como mínimo, la información siguiente (incluidas la demostración y la documentación):

- | | | |
|----|---------------------------------------|--|
| .1 | Objetivos de la OMI: | Presentar pruebas de que la propuesta: <ul style="list-style-type: none">.1 se encuentra dentro del ámbito de los objetivos de la OMI; y.2 está directamente relacionada con el ámbito de aplicación del Plan estratégico y contribuye a la implantación de las medidas de alto nivel establecidas en dicho Plan. |
| .2 | Necesidad (imperiosa): | Demostrar y documentar: <ul style="list-style-type: none">.1 la necesidad de la medida propuesta; y.2 la necesidad imperiosa de una propuesta de nuevo convenio o de enmienda a un convenio existente. |
| .3 | Análisis de la cuestión: | Facilitar un análisis de la medida propuesta, incluida una demostración plausible de su utilidad, viabilidad y proporcionalidad. |
| .4 | Análisis de las repercusiones: | Facilitar un análisis de las repercusiones de la propuesta, abordando el costo para el sector marítimo y las cargas legislativa y administrativa correspondientes. |
| .5 | Beneficios: | Facilitar pruebas de que las ventajas en lo que respecta a mejorar la seguridad, la protección marítima o la protección del medio marino que se prevén obtener con la inclusión del punto nuevo justifican la medida propuesta. |
| .6 | Normas del sector: | Facilitar información sobre si existen normas suficientes del sector o se están elaborando. |

- .7 **Resultados:** Especificar el resultado previsto en los términos siguientes: concreto, cuantificable, alcanzable, realista y con plazo. Si no puede especificarse un resultado definitivo al presentar una propuesta de inclusión de un resultado no previsto, debería especificarse en los términos mencionados un resultado provisional que deba obtenerse antes del final del bienio en curso.
- .8 **Prioridad/urgencia:** En lo que respecta al Plan estratégico y al Plan de acción de alto nivel actuales, facilitar pruebas sobre:
- .1 la urgencia del resultado no previsto propuesto;
 - .2 la fecha en la que debería alcanzarse el resultado no previsto propuesto; y
 - .3 el plazo necesario para que el órgano de la OMI ultime la labor.
- .9 **Medidas necesarias:** Especificar las medidas necesarias por el órgano de la OMI.

4.8 Los Gobiernos Miembros deben abstenerse de presentar a los Comités propuestas de resultados no previstos en relación con puntos concretos del orden del día, y la Secretaría no debe aceptar dichas ponencias y debe informar de ello a las Administraciones que las presenten.

4.9 Las propuestas de inclusión de resultados no previstos nunca deberían presentarse a un subcomité. Los subcomités no deberían realizar ninguna labor sobre resultados no previstos ni ampliar los resultados previstos a menos que los Comités se lo encarguen o los autoricen a ello.

4.10 Las propuestas para la inclusión de resultados no previstos que presenten las organizaciones no gubernamentales deberían estar copatrocinadas por Gobiernos. No obstante lo anterior, no debe impedirse que dichas organizaciones presenten observaciones y recomendaciones sobre los resultados del orden del día provisional de cualquier Comité u órgano auxiliar y que, de ese modo, presten asesoramiento técnico, contribuyan a las deliberaciones y faciliten a los órganos pertinentes la adopción de las decisiones más acertadas.

4.11 Las medidas complementarias adoptadas para responder a peticiones concretas de intervención procedentes de la Asamblea y de las conferencias diplomáticas convocadas por la OMI, las conferencias y organismos de las Naciones Unidas, las conferencias regionales intergubernamentales y otras organizaciones internacionales e intergubernamentales, etc., se deben evaluar en función del párrafo 4.3 de las presentes Directrices, a menos que se indique concretamente y se demuestre que se trata de cuestiones urgentes.

Evaluación preliminar de propuestas de resultados no previstos por el Presidente del Comité

4.12 A fin de facilitar el examen por el Comité de las propuestas para la inclusión de un resultado no previsto, el Presidente debería realizar una evaluación preliminar de dichas propuestas y, a tal fin, debería contar con el apoyo del Vicepresidente y de la Secretaría, y mantener las pertinentes consultas con el presidente de cualquier órgano auxiliar interesado.

4.13 Los resultados de la evaluación preliminar deberían someterse al examen y la aprobación del Comité y deberían incluir el dictamen del presidente acerca de:

- .1 si la propuesta cumple las prescripciones relativas a la presentación de propuestas de resultados no previstos que se indican en el párrafo 4.7;
- .2 si la propuesta cumple los criterios especificados en el párrafo 4.14;
- .3 si la urgencia demostrada de la propuesta justifica su inclusión en el orden del día bienal; y, de ser así,
- .4 la medida en que deberían tenerse en cuenta los criterios generales especificados en el párrafo 4.6.

Evaluación de propuestas de resultados no previstos

4.14 Antes de tomar la decisión de incluir un resultado no previsto en su orden del día bienal, los Comités deberían realizar una evaluación exhaustiva y minuciosa de tales propuestas, teniendo en cuenta las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21). En la evaluación debería comprobarse, como mínimo, que se cumplen los criterios siguientes:

- .1 ¿Se considera que el tema de la propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI y al Plan estratégico de la Organización?
- .2 ¿Contribuye la propuesta a las medidas de alto nivel establecidas en el Plan de acción de alto nivel?
- .3 ¿Implica la propuesta el ejercicio de funciones asignadas a los Comités en virtud de un convenio internacional o instrumento conexo?
- .4 ¿Se ha demostrado y documentado la necesidad o, en el caso de propuestas consistentes en elaborar nuevos convenios o enmiendas a los existentes, la necesidad imperiosa de adoptar la medida propuesta?
- .5 ¿Se ha realizado un análisis que demuestre y documente la factibilidad, viabilidad y proporcionalidad de la medida propuesta?
- .6 ¿Se ha tenido suficientemente en cuenta, al analizar la cuestión, el costo para el sector marítimo, así como las cargas administrativa y legislativa correspondientes?
- .7 ¿Se justifica la inclusión del resultado no previsto propuesto por las ventajas que puedan resultar de esa medida en lo que respecta a mejorar la seguridad marítima, la protección marítima o la protección del medio marino?

- .8 ¿Existen ya, o se están elaborando, normas suficientes del sector que reduzcan la necesidad de que intervenga la OMI?
- .9 ¿Se ha indicado si el resultado previsto es concreto, cuantificable, alcanzable, realista y con plazo?
- .10 ¿Demuestra la propuesta adecuadamente el carácter urgente de la medida que se propone adoptar y justifica de forma convincente que el resultado no previsto debería incluirse en el orden del día bienal y las razones para ello?
- .11 ¿Representaría la decisión de no aceptar la propuesta un riesgo inaceptable para los objetivos generales de la Organización?

Nada de lo dispuesto en las presentes Directrices debería impedir a los Comités adoptar medidas inmediatas respecto de cuestiones urgentes si se corre el riesgo de menoscabar la capacidad de la Organización para cumplir sus objetivos en caso de no actuar al respecto.*

Aceptación e inclusión de resultados no previstos en los órdenes del día bienales y postbienales de los Comités

4.15 Basándose en su evaluación realizada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.14, y habiendo tenido debidamente en cuenta el dictamen de los presidentes acerca de la propuesta, los Comités podrán decidir:

- .1 incluir en sus órdenes del día bienales el resultado no previsto propuesto, junto con su correspondiente plazo de ultimación previsto, siempre y cuando les conste que las repercusiones para el volumen de trabajo y la planificación actuales puedan considerarse aceptables; o
- .2 incluir en sus órdenes del día postbienales el resultado no previsto propuesto, junto con su correspondiente plazo de ultimación, si las repercusiones para el volumen de trabajo y la planificación actuales no se consideran aceptables; o
- .3 si se concluye que la propuesta *no* está dentro del ámbito del Plan estratégico actual y, por consiguiente, no debería aceptarse su inclusión, invitar a los proponentes a presentar la propuesta al Consejo, incluida una propuesta fundamentada de ajuste del Plan estratégico.

4.16 Si un Comité decide incluir un resultado no previsto propuesto en su orden del día postbienal, dicho Comité debería incluir el resultado aceptado y el plazo de ultimación previsto en sus propuestas para el Plan de acción de alto nivel del bienio siguiente.

4.17 A fin de mantener un equilibrio entre un control eficaz y la necesidad de flexibilidad al abordar las tendencias, novedades y retos que vayan surgiendo en el mandato de la Organización, toda decisión de incluir resultados no previstos en el Plan de acción de alto nivel actual debería ser refrendada por el Consejo (véase también el párrafo 4.18).

* Véase el Marco para la gestión de riesgos de la OMI (C 100/3(b), apéndice 1).

4.18 Los Comités deberían informar de sus decisiones acerca de las propuestas de inclusión de resultados no previstos en los informes periódicos que presenten al Consejo a fin de que éste las refrende y para facilitar la supervisión por el Consejo de la ejecución de los órdenes del día bienales actuales y la planificación de la labor futura.

4.19 De conformidad con la resolución A.998(25), los Comités deberán evaluar las repercusiones para la creación de capacidad y la cooperación y asistencia técnicas al aceptar una propuesta de un resultado no previsto relativo a instrumentos de obligado cumplimiento nuevos o enmiendas a los existentes, utilizando los criterios para la determinación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad que se recogen en el anexo 1.

Aceptación e inclusión de resultados no previstos en el orden del día bienal de los órganos auxiliares

4.20 Al examinar una propuesta para la inclusión de un resultado no previsto en el orden del día bienal de un órgano auxiliar, basándose en su evaluación realizada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.14 y habiendo tenido debidamente en cuenta el dictamen del presidente acerca de la propuesta, el Comité podrá decidir:

- .1 aprobar en principio la propuesta y su inclusión en el orden del día bienal y dejar el examen detallado de los aspectos técnicos de la propuesta y la elaboración de las oportunas prescripciones y/o recomendaciones al órgano o los órganos auxiliares interesados; o
- .2 aprobar en principio la propuesta, pero pedir al órgano auxiliar o a otros órganos interesados que consideren la proporcionalidad y viabilidad de la propuesta con carácter preliminar y comuniquen al órgano del que dependan si, en su opinión, el resultado no previsto debería o no incluirse en el orden del día bienal del órgano auxiliar; o
- .3 aprobar en principio la propuesta, pero pedir al órgano auxiliar o a otros órganos interesados que preparen un plan de trabajo detallado, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.25, y asesoren al Comité o los Comités acerca de la forma de organizar eficazmente la labor que deba realizarse.

4.21 Al decidir el Comité o los Comités incluir un resultado no previsto en el orden del día bienal de un órgano auxiliar, dicho órgano debería acompañar instrucciones claras y detalladas sobre la labor que deban realizar el órgano u órganos auxiliares interesados y los resultados finales previstos de dicha labor, preferentemente mediante el establecimiento del mandato correspondiente. En tales instrucciones o mandato también deberían indicarse los resultados previstos al final del bienio en curso.

4.22 Los subcomités deben centrarse en llevar a cabo la labor técnica que se les ha encargado y normalmente no reabrir el debate, sin que haya una buena razón para ello, sobre si existe una necesidad o necesidad imperiosa de incluir el punto del programa de trabajo propuesto, con independencia de que esté o no en el orden del día.

4.23 Con el objetivo de facilitar que la labor técnica se lleve a cabo de forma eficaz, el autor o autores de las propuestas mencionadas en el párrafo 4.7 deberían tratar de cerciorarse de que el órgano auxiliar dispone de suficiente información pertinente, en consonancia con la necesidad o necesidad imperiosa establecida por el Comité, al iniciar su labor técnica.

4.24 Al decidir incluir un resultado no previsto en el orden del día bienal de más de un órgano auxiliar, el Comité debería:

- .1 designar al órgano auxiliar que haya de coordinar el trabajo a fin de evitar la duplicación, mantener la coherencia de las normas que se estén elaborando y garantizar una comunicación eficaz entre los órganos auxiliares interesados;
- .2 asegurarse de que el órgano auxiliar coordinador puede ultimar la labor en el plazo establecido;
- .3 garantizar que únicamente participen los órganos auxiliares imprescindibles para ultimar la labor de que se trate, a fin de evitar trabajo y documentación innecesarios; y
- .4 hacer que la labor se incluya en los órdenes del día bienales de todos los órganos auxiliares interesados.

4.25 Con respecto a los resultados no previstos en cuya labor participe más de un órgano auxiliar y que requieran un trabajo considerable, como la revisión de convenios o la elaboración de códigos, se podrá invitar al presidente del órgano auxiliar coordinador a que, en consulta con los presidentes de los demás órganos auxiliares interesados, y con el apoyo de la Secretaría, elabore un plan de trabajo completo y coherente para asesorar al Comité o los Comités acerca de la forma de organizar eficazmente la labor que deba realizarse.

Consideraciones adicionales

4.26 El Plan de acción de alto nivel podrá comprender ciertas actividades de la OMI que respondan a la necesidad de intervenir en esferas específicas de la seguridad marítima, la protección marítima, la protección del medio marino y el derecho marítimo, prescindiendo de cualquier orden de prioridad.

4.27 Las ponencias remitidas a los Comités o a los órganos auxiliares en las que se pongan de relieve problemas o deficiencias que se hayan determinado en un área particular de la seguridad marítima, la protección marítima o la protección del medio marino deberán, en general y en la medida de lo posible, proponer también soluciones a los mismos.

4.28 Cuando se propongan nuevas prescripciones relativas a la construcción aplicables a los buques nuevos, los Comités y sus órganos auxiliares, con objeto de reducir al mínimo las inevitables disparidades que pueda haber entre las normas de seguridad de los buques nuevos o existentes, deberán estudiar la posibilidad de aplicar las nuevas prescripciones propuestas, o una versión modificada de las mismas, a los buques existentes, con arreglo a las Directrices provisionales para la aplicación sistemática de las cláusulas de exención por antigüedad (MSC/Circ.765-MEPC/Circ.315).

4.29 Reconociendo que el factor humano es parte integrante de cualquier esfuerzo destinado a mejorar la seguridad y protección marítima y la protección del medio marino, los órganos auxiliares deberán examinar la incidencia del factor humano cuando elaboren nuevas prescripciones o revisen las existentes, teniendo en cuenta los principios relativos al factor humano citados en la circular MSC/Circ.763-MEPC/Circ.313, especialmente cuando:

- .1 examinen la idoneidad de las prescripciones y recomendaciones relativas al equipo y los manuales operacionales de a bordo, incluidos los aspectos de simplificación y normalización de la terminología. En este contexto,

cuando se elaboren normas de funcionamiento nuevas o se modifiquen las existentes, deben tenerse plenamente en cuenta las recomendaciones sobre:

- .1.1 facilidad de utilización;
 - .1.2 seguridad en el uso del equipo;
 - .1.3 armonización de las características de seguridad fundamentales del equipo; y
 - .1.4 la necesidad de contar con manuales y planos claros, fácilmente comprensibles y actualizados;
- .2 examinen la idoneidad de las prescripciones y recomendaciones para las directrices operacionales de a bordo, comprobando en especial que resultan fácilmente comprensibles;
 - .3 avancen en la simplificación y normalización de los símbolos y signos utilizados a bordo; y
 - .4 señalen términos y oraciones utilizados en los instrumentos de la OMI, tales como "adecuado", "suficiente", "a juicio de la Administración" etc., y determinen en qué medida podrían concretarse.

4.30 Los resultados previstos o no previstos que requieran un trabajo considerable, como la elaboración de códigos, se deben incluir, cuando proceda, en los órdenes del día de periodos de sesiones alternos de los órganos interesados, con objeto de conceder tiempo suficiente para que las delegaciones realicen el trabajo preparatorio.

4.31 Respecto de los temas que exijan investigación, se deben fomentar y tener en cuenta las aportaciones de otras organizaciones y entidades pertinentes. También se debe fomentar el intercambio de información sobre adelantos tecnológicos.

4.32 En sus labores, los órganos auxiliares se deben guiar, según proceda, por las Directrices anexas a la resolución A.911(22), "Armonización de las referencias a los instrumentos de la OMI".

4.33 Sólo se aceptará proceder al examen de modificaciones sustanciales a proyectos de enmienda a instrumentos de obligado cumplimiento que estén siendo examinados por los Comités si éstas han sido presentadas por escrito. No obstante, en circunstancias excepcionales en las que las propuestas de enmienda sometidas a examen contengan discrepancias u omisiones significativas, o cuando se prevean serias dificultades en su aplicación, los Comités podrán aceptar examinar propuestas verbales destinadas a resolver los problemas identificados.

Gestión, control y notificación

4.34 Al implantar el Plan de acción de alto nivel, los mecanismos adecuados de gestión y control deberían garantizar que:

- .1 tanto los órdenes del día bienales como los órdenes del día están claramente vinculados al Plan estratégico y al Plan de acción de alto nivel;

- .2 se pueden asignar prioridades a las exigencias contrapuestas del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel dentro de las limitaciones de recursos de la Organización y sus Miembros;
- .3 la respuesta de la Organización a los cambios en el entorno en el que desempeña su labor está en consonancia con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel; y
- .4 la supervisión y la presentación de informes se efectúan de modo que los avances con respecto a los órdenes del día bienales estén vinculados explícitamente a los avances en la consecución de los resultados previstos.

4.35 A fin de establecer un vínculo transparente entre el Plan estratégico y la labor de la Organización, deberían aplicarse los siguientes principios:

- .1 los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel deberían constituir, explícitamente, la base de la labor bienal de todos los Comités y sus órganos auxiliares, teniendo en cuenta el presupuesto de la Organización;
- .2 los órdenes del día y órdenes del día bienales de los Comités y sus órganos auxiliares sólo deberían comprender los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel;
- .3 los órdenes del día bienales de todos los Comités y sus órganos auxiliares deberían seguir el formato 1 que figura en el anexo 2;
- .4 en lo que respecta a los resultados con una fecha de ultimación prevista que quede fuera del bienio en curso, el Plan de acción de alto nivel debería especificar el resultado provisional previsto al final del bienio;
- .5 en las fechas de ultimación previstas del formato del orden del día bienal que figura en el anexo 2 (formato 1) debería especificarse el año de ultimación previsto en el bienio en curso;
- .6 no deberían incluirse resultados continuos, pero en los casos en que se considere inevitable hacerlo debería procurarse especificar los resultados provisionales previstos al final del bienio en curso; y
- .7 en los documentos presentados a los Comités y los órganos auxiliares debería demostrarse de forma clara y fundamentada la relación directa entre las propuestas formuladas en ellos y los resultados previstos que han de alcanzarse en relación con el punto pertinente del orden del día, basándose en el Plan de acción de alto nivel.

4.36 A fin de garantizar la transparencia y la eficacia de la supervisión y la presentación de informes, debería utilizarse un formato uniforme para los informes sobre la situación de los resultados previstos, el cual figura en el anexo 3. La Secretaría debería utilizar también ese formato para presentar los informes al Consejo sobre la situación de sus resultados previstos.

4.37 Los informes sobre la situación de los resultados previstos incluidos en el Plan de acción de alto nivel deberían constituir los informes de cada periodo de sesiones de los subcomités y los Comités, y el informe bienal del Consejo a la Asamblea, o adjuntarse a

éstos. En dichos informes deberían indicarse por separado los resultados no previstos cuya inclusión en los órdenes del día bienales se haya aceptado.

4.38 Al elaborar su propio informe, los Comités y subcomités deberían refundir en éste todos los informes sobre la situación de los resultados previstos que hayan recibido desde su informe anterior.

4.39 Los Comités deberían establecer y mantener órdenes del día postbienales utilizando el formato 2 que figura en el anexo 2, y adjuntarlos a los informes de cada periodo de sesiones. A efectos de planificación, los órganos auxiliares también deberían mantener una lista de los resultados aceptados en los órdenes del día postbienales de los Comités en cuanto a los resultados de su competencia.

Responsabilidades

4.40 Los Comités y la Secretaría deberían garantizar la coherencia y la disciplina de la gestión administrativa del ciclo de planificación y notificación.

4.41 Los presidentes, vicepresidentes y secretarios de los Comités y los subcomités tienen una responsabilidad concreta en la gestión eficaz del ciclo de planificación y notificación y en la aplicación coherente y rigurosa de las presentes Directrices y de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización.

4.42 A fin de cumplir la función indicada en el párrafo 4.41, se espera que exista una cooperación y coordinación bien establecidas entre los presidentes, vicepresidentes y secretarios de los Comités y subcomités por todos los medios disponibles, incluidas las reuniones en persona y las teleconferencias si se estiman necesarias.

5 DISPOSICIONES PARA LA REALIZACIÓN DEL TRABAJO

Comités y órganos auxiliares

5.1 Los órganos auxiliares deben trabajar, según sea necesario, siguiendo las instrucciones tanto del Comité de Seguridad Marítima como del Comité de Protección del Medio Marino, y presentar informes sobre resultados específicos directa y únicamente al Comité que haya solicitado su asesoría técnica, en vez de presentarlos a ambos Comités.

5.2 Los órganos auxiliares deben examinar regularmente sus mandatos, con objeto de garantizar que en ellos se refleje de forma precisa la labor que se lleva a cabo.

5.3 Los Comités deben considerar periódicamente si es necesario que siga existiendo cada uno de sus órganos auxiliares.

5.4 Los órganos auxiliares no deben recomendar la convocación de Grupos de trabajo durante los periodos de sesiones del Comité interesado sin que el presidente del órgano auxiliar de que se trate consulte previamente con el presidente del Comité.

5.5 Un órgano auxiliar podrá solicitar la contribución de otro órgano, en cuyo caso se dará a este último tiempo suficiente para prepararla, teniendo en cuenta sus resultados previstos.

5.6 Los Comités no deben permitir por regla general que ningún órgano auxiliar inicie trabajo alguno de revisión o perfeccionamiento de las disposiciones ya aprobadas por ellos hasta que se haya adquirido experiencia suficiente como consecuencia de la aplicación de tales disposiciones.

5.7 Los órganos auxiliares no deben incluir temas nuevos en sus órdenes del día bienales ni ampliar los temas ya incluidos en dichos órdenes del día, a menos que los Comités les den las instrucciones o la autorización necesarias para ello. Los órganos auxiliares no deben elaborar enmiendas ni interpretaciones en relación con instrumento alguno de la OMI sin la autorización de los Comités. Ahora bien, al recabar la autorización del Comité para actuar como se indica en los dos puntos anteriores o al proponer la inclusión de un resultado nuevo en el orden del día postbiental de un Comité, los órganos auxiliares deberán asegurarse de que su petición se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 4.6, 4.8 y 4.14, según proceda. Como los órganos auxiliares tal vez no dispongan de tiempo suficiente para elaborar la información requerida, al ser habitual que su orden del día bienal sólo se debata al final del periodo de sesiones, las delegaciones interesadas, en consulta con el presidente del órgano auxiliar y con la Secretaría, deberán preparar la información necesaria que ha de acompañar a la propuesta para que los Comités decidan si procede incluir un resultado no previsto en el orden del día bienal del órgano auxiliar o en el orden del día postbiental de un Comité.

5.8 Por regla general, los órganos auxiliares no deben publicar circulares cuya emisión sólo pueda realizarse previa aprobación de los Comités. Sin embargo, en casos excepcionales, los órganos auxiliares podrán emitir circulares dentro de su esfera de competencias, a reserva de que el Comité o los Comités interesados sancionen dicha medida en el primer periodo de sesiones subsiguiente.

5.9 Los órganos auxiliares deben evitar elaborar interpretaciones unificadas para las directrices. En los casos en que el texto existente de unas directrices sea vago y haya de modificarse, los órganos auxiliares interesados deben enmendar las directrices como corresponda, en lugar de elaborar interpretaciones unificadas.

5.10 Al examinar sus resultados previstos y/o sus órdenes del día provisionales para el siguiente periodo de sesiones, los órganos auxiliares deben consultar a los Comités acerca de los resultados previstos sobre los que no se haya recibido ninguna ponencia durante dos periodos de sesiones consecutivos.

Orientación para la selección de resultados para el orden del día provisional

5.11 Los órganos auxiliares deben seleccionar resultados para sus órdenes del día provisionales de manera que pueda garantizarse que se examinan debidamente las cuestiones importantes y urgentes, teniendo en cuenta:

- .1 el número de días laborables de cada periodo de sesiones; y
- .2 el número de grupos de trabajo y grupos de redacción que cada órgano auxiliar tenga intención de constituir.

5.12 Los resultados previstos y no previstos se seleccionarán, en primer lugar, a partir del orden del día bienal y, cuando vaya a celebrarse un periodo de sesiones posterior en el bienio siguiente, de entre los resultados aceptados incluidos en el orden del día postbiental de los Comités.

5.13 El número total de resultados seleccionados y el volumen de trabajo que entrañen los órdenes del día provisionales de los órganos auxiliares se deberán mantener a un nivel adecuado y viable para lograr un rendimiento óptimo. Sólo se incluirán resultados seleccionados del orden del día postbienio de los Comités en los órdenes del día de los órganos auxiliares cuando la labor relativa a los resultados del orden del día bienal se haya finalizado y la capacidad de trabajo de dichos órganos auxiliares permita incluir resultados adicionales.

5.14 El resto de los resultados que no se hayan seleccionado se mantendrán en espera y se trasladarán al orden del día provisional de los órganos auxiliares a medida que éstos los vayan seleccionando y los aprueben los Comités, habida cuenta del volumen de trabajo general de los órganos auxiliares responsables de la labor en cuestión.

Grupos de trabajo, de redacción, de trabajo por correspondencia, interperiodos y otros

Grupos de trabajo

5.15 Los Comités y los órganos auxiliares deben limitar al máximo el número de grupos de trabajo que se constituyan durante sus respectivos periodos de sesiones. Sin embargo, cuando fuera necesario, podrían constituirse tres grupos de trabajo como máximo, teniendo presentes las dificultades que entraña para las delegaciones pequeñas estar representadas en tales grupos y el hecho de que éstos trabajan sin servicio de interpretación. Cuando un grupo de trabajo haya concluido su tarea y se haya disuelto, no deberá convocarse otro grupo de trabajo en su lugar durante el mismo periodo de sesiones. A tal efecto, los órganos auxiliares deben tratar de examinar los puntos de su orden del día, según proceda, en la sesión plenaria, en vez de constituir grupos de trabajo para que éstos se ocupen de dichos puntos.

5.16 Cuando sean necesarios más de tres grupos de trabajo para ocuparse de distintos temas en un mismo periodo de sesiones, los Comités y sus órganos auxiliares deberán establecer un orden de prioridad para los posibles temas que proceda tratar y decidir en consecuencia. Cuando haya más de tres asuntos no relacionados entre sí que tengan que tratar distintos grupos de trabajo a lo largo de varios periodos de sesiones, se podría concertar la celebración de reuniones de los grupos en cuestión en periodos de sesiones alternos del Comité o del órgano auxiliar pertinentes, dentro del límite establecido de un máximo de tres grupos por periodo de sesiones.

5.17 Los grupos de trabajo podrían comenzar su labor la mañana del primer día de la reunión, siguiendo el proyecto de mandato preparado por el Presidente del Comité o Subcomité en cuestión, a reserva del debate oficial de dicho mandato en relación con el punto del orden del día pertinente. Sin embargo, estas medidas deberían constituir una opción y su adopción decidirse en la reunión con la debida prudencia. Debe alentarse a que, siempre que sea posible, los mandatos de los grupos de trabajo se acuerden en los periodos de sesiones anteriores de los Comités o subcomités de que dependan dichos grupos. Otra opción es que en el proyecto de mandato de los grupos de trabajo y de redacción que se publica al principio del periodo de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5.42 de las presentes Directrices, se identifiquen los puntos sobre los que pueden empezar a trabajar los grupos la mañana del primer día de la reunión, si así lo deciden, sin esperar a que se examinen en sesión plenaria los correspondientes puntos del orden del día.

5.18 En principio, no debe haber subgrupos de un grupo de trabajo. No obstante, en el caso de que sea necesario establecer uno o varios subgrupos para facilitar la labor y aumentar su eficacia, los grupos de trabajo deberán acordar la constitución de los subgrupos por unanimidad y deberán examinar y aprobar los resultados de la labor de los

subgrupos e incorporarlos en su informe. Si se constituyen subgrupos de un grupo de trabajo, éstos deberán reunirse fuera de las horas normales de trabajo, a menos que el grupo de trabajo decida otra cosa en vista de la eficacia de la labor.

5.19 Si las circunstancias y el tiempo disponible así lo imponen, los grupos de trabajo de los órganos auxiliares podrán presentar sus informes directamente a los Comités, previa autorización del Subcomité correspondiente y como resultado de consultas entre el Presidente del Grupo, el Presidente del Subcomité pertinente y los Presidentes de los Comités en cuestión.

5.20 Cuando proceda, los grupos de trabajo deben aprovechar la totalidad de los cinco días de trabajo del periodo de sesiones y presentar sus informes en el siguiente periodo de sesiones del órgano a que pertenezcan. Cuando deban preparar los informes durante un periodo de sesiones, procurarán que éstos sean lo más cortos posible.

5.21 Deben evitarse los grupos de trabajo de carácter permanente y, de presentarse esta necesidad, el órgano auxiliar en cuestión debe presentar una justificación clara y un mandato apropiado.

Grupos de redacción

5.22 Además de los grupos de trabajo, los Comités y sus órganos auxiliares podrán establecer grupos de redacción. En ningún caso podrán reunirse simultáneamente durante un periodo de sesiones más de cinco grupos (por ejemplo, tres grupos de trabajo y dos grupos de redacción). En caso de que se requieran más grupos de redacción, estos deberán reunirse fuera de las horas normales de trabajo.

Otros grupos

5.23 Además de los grupos de trabajo y de redacción, los Comités y sus órganos auxiliares podrán establecer otros grupos, como grupos técnicos o de examen, según lo prescrito en los convenios pertinentes. En función de la necesidad y la urgencia de la cuestión que haya de examinarse, dichos grupos podrán reunirse además de los grupos de trabajo o de redacción, o en lugar de éstos.

Grupos de trabajo por correspondencia

5.24 Para facilitar el examen de alguna cuestión, un Comité o sus órganos auxiliares podrá establecer un grupo de trabajo por correspondencia, proporcionándole un proyecto de texto refundido preparado por un "país líder" o por la Secretaría mediante consultas por correspondencia con las delegaciones interesadas, de modo que el volumen de documentos presentados y tramitados se reduzca notablemente, después de que el órgano interesado haya acordado examinar el asunto y haya refrendado el mandato del grupo (véase también el párrafo 5.34).

5.25 Los grupos de trabajo por correspondencia deben hacer el mayor uso posible de las técnicas modernas de comunicación, tales como Internet.

5.26 La labor de un grupo de trabajo por correspondencia (por ejemplo, la recepción y consideración de las observaciones y sugerencias) no debe tener primacía sobre el examen oficial del tema en cuestión por parte del órgano superior interesado ni sobre las posiciones adoptadas por los Gobiernos Miembros u organizaciones internacionales que participen en el grupo de trabajo por correspondencia.

5.27 En circunstancias normales, los Comités y los órganos auxiliares no deben constituir más de tres grupos de trabajo por correspondencia, aunque este número podrá incrementarse si la urgencia de la cuestión objeto de examen lo justifica. No se deben establecer subgrupos dentro de los grupos de trabajo por correspondencia. Los miembros de los grupos de trabajo por correspondencia no deben celebrar ninguna reunión oficial sin la aprobación previa de los Comités.

5.28 La participación en los grupos de trabajo por correspondencia estará abierta a todas las delegaciones (Gobiernos y organizaciones) que puedan ofrecer la pericia necesaria en el momento oportuno o que tengan un interés particular en el asunto de que se trate. Cualquier Gobierno Miembro u organización internacional podrá participar en el grupo de trabajo por correspondencia después de su establecimiento, y éste deberá aceptar en cualquier fase de su trabajo las contribuciones que se le ofrezcan.

5.29 Al establecer un grupo de trabajo por correspondencia se deberá designar a un "país líder", a una "organización líder" o a la Secretaría para que coordine su labor. Las responsabilidades de los coordinadores del grupo deben incluir:

- .1 la preparación, actualización y distribución de la lista de participantes;
- .2 el establecimiento de plazos para preparar los proyectos de texto y la recopilación de observaciones y propuestas al respecto;
- .3 la preparación y distribución de los proyectos de texto y de observaciones al respecto;
- .4 la preparación y presentación a la Secretaría (véase el párrafo 5.33) del informe del grupo de trabajo por correspondencia y de los proyectos de texto refundidos; y
- .5 la presentación del informe y de los proyectos de texto refundidos antedichos al Comité competente o a su órgano auxiliar.

5.30 Las responsabilidades de los participantes deben incluir:

- .1 una participación activa en el trabajo del grupo;
- .2 el cumplimiento de los plazos establecidos para la presentación de observaciones sobre proyectos de texto, propuestas, etc.; y
- .3 la distribución a otros miembros del grupo de copias de las observaciones, propuestas, etc., presentadas al coordinador del grupo.

5.31 Las responsabilidades de la Secretaría en los casos en que ésta ejerza funciones de coordinador de un grupo deben ser las mismas que las enumeradas en el párrafo 5.29 *supra*. También podrá pedirse a la Secretaría que distribuya proyectos de texto refundidos, etc., en nombre del coordinador del grupo.

5.32 Los resultados de la labor realizada por los grupos de trabajo por correspondencia deben consistir normalmente en proyectos de texto refundidos que reflejen la información presentada por los miembros del grupo. Dichos textos deberán ir acompañados de un breve informe que resuma la labor realizada y en el que se indiquen los miembros que han contribuido al proceso. Cuando no sea posible preparar un proyecto de texto refundido con

el consenso general, se debe indicar claramente en el informe o en el proyecto de texto, según proceda, qué textos o temas han sido objeto de desacuerdo.

5.33 Los informes de los grupos de trabajo por correspondencia se deben presentar en el primer periodo de sesiones del órgano superior que se celebre tras la finalización de la labor de aquéllos dentro del plazo límite establecido para el examen de documentos sustantivos, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.11. Normalmente, la labor de los grupos de trabajo por correspondencia no debe coincidir con los periodos de sesiones del Comité superior ni de sus órganos auxiliares. En caso de que el grupo no haya ultimado su labor con tiempo suficiente para cumplir el plazo establecido, se debe elaborar un informe para el órgano superior sobre la marcha de las actividades.

Mandatos de los grupos de trabajo, de redacción y de trabajo por correspondencia

5.34 Cuando se constituyan grupos de trabajo, grupos de redacción y grupos de trabajo por correspondencia, se deben preparar proyectos de mandato en consulta con el presidente del Comité u órgano auxiliar pertinente y con la Secretaría, para su aprobación por el Pleno. En el caso de los grupos de trabajo y de redacción, los antedichos proyectos de mandato los distribuirá la Secretaría al comienzo del periodo de sesiones, para que el Pleno les dé su visto bueno antes de que los grupos en cuestión den comienzo a sus labores. Posteriormente no se podrán modificar ni prorrogar los mandatos aprobados sin el consentimiento previo del órgano rector.

Grupos de trabajo interperiodos

5.35 A reserva de la aprobación del Consejo, podrán convocarse reuniones interperiodos de los grupos de trabajo sin servicio de interpretación. Las reuniones interperiodos sólo se deben convocar si se estima que son absolutamente esenciales y una vez que los Comités hayan considerado detenidamente su necesidad según cada caso, teniendo en cuenta el orden de prioridad y la urgencia de las cuestiones específicas que vayan a examinarse en dichas reuniones. Las reuniones interperiodos de dichos grupos se deberán celebrar en la sede de la OMI inmediatamente antes o después de un periodo de sesiones aprobado del órgano superior de que dependan. No se descartan otras posibilidades; sin embargo, no se debe concertar la celebración de reuniones interperiodos hasta que los Comités las hayan aprobado. Las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no deben celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de los Comités o subcomités.

6 PROCEDIMIENTOS PARA LA PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

Preparación de documentos

6.1 Los documentos deben prepararse a un espacio y han de ser lo más concisos posible, de modo que puedan tramitarse puntualmente. A fin de contribuir a su claro entendimiento, se deberá observar lo siguiente:

- .1 todos los documentos irán precedidos de un breve resumen preparado con arreglo al formato y la información que se señala en el cuadro siguiente. En los documentos –especialmente en las propuestas de resultados no previstos– deberán demostrarse, en la medida de lo posible, los vínculos con el Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel, incluyendo en el resumen que figura al principio de cada documento referencias a los correspondientes principios estratégicos, a las medidas de alto nivel y a los resultados previstos:

RESUMEN	
<i>Sinopsis:</i>	Esta descripción debe ser breve, destacándose en ella el objetivo propuesto (una enmienda, una resolución de la Asamblea, una circular, información únicamente, etc.), así como si la propuesta tiene repercusiones financieras para el sector naviero o para el presupuesto de la OMI.
<i>Principios estratégicos:</i>	Debe hacerse referencia a uno o más principios estratégicos del Plan estratégico de la Organización.
<i>Medidas de alto nivel:</i>	Debe hacerse referencia a una o más medidas de alto nivel del Plan de acción de alto nivel de la Organización.
<i>Resultados previstos:</i>	Debe hacerse referencia a uno o más de los resultados previstos que figuran en el Plan de acción de alto nivel bienal. En el caso de que no haya ningún resultado previsto se incluirá el texto descriptivo pertinente.
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Se debe incluir una referencia al párrafo del documento en el que se indiquen las medidas que deban adoptar los Comités, Subcomités, etc.
<i>Documentos conexos:</i>	Se deben enumerar otros documentos clave, en la medida en que el autor tenga conocimiento de ellos.

- .2 los documentos sustantivos deben concluir con un resumen de las medidas cuya adopción se pide al órgano pertinente; y
- .3 los documentos informativos deben concluir con un resumen de la información que contengan.

6.2 Para facilitar su tramitación, los documentos remitidos deben ir acompañados de disquetes, preferiblemente en *Word* de Microsoft utilizando el tamaño de letra (fuente) Arial 11. Los documentos también podrán remitirse por Internet como texto en *Word* de Microsoft a la dirección de correo electrónico de la OMI (es decir, "info@imo.org"). En tales casos, los documentos deberán llevar la confirmación de una copia impresa para facilitar su tramitación, es decir, para añadir los anexos al texto principal y para verificar que el texto no ha sufrido ninguna alteración o mutilación durante el envío o la conversión. Los requisitos para la presentación de documentos que figuran en el párrafo 6.11 también deben ser aplicables cuando los documentos se presenten utilizando medios electrónicos.

6.3 Los documentos que se envíen a la OMI al menos 13 semanas antes de un periodo de sesiones no se deben presentar en la sesión plenaria a menos que el presidente decida que son esenciales para el estudio adecuado de la cuestión de que se trate. Los documentos informativos y los que requieran que los Comités o sus órganos auxiliares solo tomen nota de su contenido no se deben presentar en la sesión plenaria.

6.4 Para distinguirlos e indicar su importancia, los documentos que contengan propuestas de enmiendas a instrumentos de la OMI relativos a la seguridad marítima y la protección del medio marino, que hayan sido aprobadas para que las adopte el MSC o el MEPC, deberán imprimirse en papel de color rosa.

6.5 Los informes de los Comités y de sus órganos auxiliares, por lo general, deben contener únicamente en cada una de sus secciones:

- .1 un resumen de los documentos clave y una lista de los demás documentos presentados por los gobiernos, las organizaciones internacionales y la Secretaría;
- .2 un resumen de las opiniones expresadas durante el examen de una cuestión que hayan podido influir en la decisión adoptada por el órgano que presenta la información (de modo que los informes no se conviertan en actas resumidas; las declaraciones de las delegaciones se deben incluir únicamente a petición expresa de las mismas durante el periodo de sesiones); y
- .3 un acta de las decisiones adoptadas.

6.6 Al redactar recomendaciones, códigos o directrices se podrán introducir referencias cruzadas, siempre que sea posible, a textos y terminología elaborados anteriormente por la OMI o por otras organizaciones. De este modo se evitarán repeticiones innecesarias y se reducirá la necesidad de disposiciones excesivamente detalladas y de una armonización ulterior.

6.7 Los presidentes de los órganos auxiliares no deben presentar sus informes ante los Comités, por considerarse que ya han sido leídos.

6.8 Por lo que respecta a las cuestiones urgentes derivadas de las reuniones de los órganos auxiliares que hayan tenido lugar menos de 13 semanas antes de un periodo de sesiones del Comité pertinente, éste sólo examinará las que se hayan especificado en un periodo de sesiones anterior. Como regla general, un Comité no examinará informes o cuestiones derivadas de ninguna reunión de un órgano auxiliar que haya tenido lugar menos de nueve semanas antes del periodo de sesiones del Comité. En casos excepcionales, un órgano auxiliar puede invitar al Comité pertinente a que adopte medidas sobre una cuestión que dicho órgano auxiliar considere urgente e importante derivada de una reunión que haya tenido lugar menos de nueve semanas antes de la reunión del Comité. En estos casos, el presidente del órgano auxiliar consultará al presidente del Comité para que éste dé su aprobación.

6.9 Debería recordarse constantemente a todos los interesados el impacto económico y ambiental del volumen de documentación generado por las reuniones de la OMI, y debería limitarse, en la mayor medida posible, el número de páginas de los documentos presentados a dichas reuniones.

6.10 A fin de alentar a que se adopte la medida del párrafo 6.9 *supra*, los documentos que no sean documentos informativos y los indicados en los apartados 6.11.1, 6.11.2 y 6.11.3 *infra* que tengan más de 20 páginas no deberían traducirse en su totalidad. Esos documentos deberían incluir, a efectos de traducción, un resumen del texto que no exceda de cuatro páginas, presentándose el contenido restante en un anexo, en el idioma (por ejemplo, inglés) que requieran, por ejemplo, los grupos de trabajo.

Presentación de documentos

6.11 A fin de garantizar que todos los documentos se encuentren disponibles en la sede de la OMI en los tres idiomas de trabajo con suficiente antelación para la reunión de un Comité o un órgano auxiliar, de modo que puedan estudiarse oportunamente y promover así la participación de todos los Miembros en el proceso de adopción de decisiones de los Comités y de sus órganos auxiliares, se deben aplicar las disposiciones siguientes:

- .1 como regla general, los documentos, salvo los informativos, no deben tener más de 50 páginas. En el caso de informes de los grupos de trabajo por correspondencia, de redacción o de trabajo y en otras circunstancias excepcionales, podrá excederse ese número de páginas siempre que el plazo de recepción de los documentos por la Secretaría indicado en los apartados .2 y .3 siguientes se adelante una semana por cada 20 páginas que excedan de esas 50 páginas;
- .2 los documentos que contengan propuestas de resultados no previstos deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, 13 semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité pertinente. Deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cinco semanas antes de la apertura de dicho periodo de sesiones;
- .3 los documentos (incluidos los informativos) de más de seis páginas de texto (documentos voluminosos) deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, 13 semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité pertinente o de sus órganos auxiliares. No obstante, la Secretaría podrá aceptar los documentos informativos voluminosos hasta nueve semanas antes de la reunión, si éstos se presentan en formato electrónico. Salvo los documentos informativos, que no se traducen, deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cinco semanas antes de la apertura de dicho periodo de sesiones;
- .4 los documentos no voluminosos que contengan observaciones sobre los documentos mencionados en los apartados .2 y .3 *supra* o sobre puntos previstos en el orden del día deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, nueve semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité pertinente o de sus órganos auxiliares. Deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cinco semanas antes de la apertura de dicho periodo de sesiones;
- .5 no obstante lo dispuesto en el apartado .4 *supra*, los documentos que contengan observaciones sobre los documentos mencionados en los apartados .2, .3 y .4 *supra* y que tengan cuatro páginas o menos se tramitarán si la Secretaría los recibe, a más tardar, siete semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité pertinente o de sus órganos

auxiliares. Estos documentos deberán tener un párrafo introductorio en el que se indique claramente el documento al que se refieren las observaciones y que el documento se presenta de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.11.5 de las Directrices. Deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cuatro semanas antes de la apertura del periodo de sesiones;

- .6 los documentos informativos no voluminosos deberán llegar a la Secretaría, a más tardar, nueve semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del Comité pertinente o de sus órganos auxiliares. No se traducen y deberán estar disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red al menos cinco semanas antes de la apertura del periodo de sesiones. No se adoptará ninguna medida basada en un documento informativo, aparte de tomar nota del mismo;
- .7 además, y en relación con los informes de los órganos auxiliares con respecto a los cuales se invita normalmente a los Comités a que tomen medidas, se deberá hacer todo lo posible para que dichos informes estén disponibles en la sede de la OMI y en el sitio de los documentos de la OMI en la Red, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cinco semanas antes de la apertura del periodo de sesiones; y
- .8 en el caso de documentos básicos presentados a los Comités en los que se informe de cuestiones urgentes derivadas de las reuniones de órganos auxiliares a que se hace referencia en el párrafo 6.8, celebradas menos de 13 semanas antes de la reunión del Comité, el documento básico de que se trate deberá incluir en un anexo el texto (por ejemplo, un proyecto de resolución de la Asamblea, proyectos de circulares MSC, etc.) acerca del cual se invita a los Comités a que adopten medidas.

6.12 La Secretaría debe hacer todo lo posible por garantizar que los documentos se ponen puntualmente en el sitio de los documentos de la OMI en la Red. Los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales también deben tratar de presentar los documentos lo antes posible y no justo al final de los plazos establecidos.

6.13 La Secretaría debe aplicar de forma rigurosa las reglas relativas a la presentación de documentos y no aceptar documentos presentados por Gobiernos o delegaciones una vez cerrado el plazo correspondiente. Toda exención de las disposiciones mencionadas deberá contar con la autorización previa del presidente del Comité interesado, tras consultar a la Secretaría. En circunstancias de emergencia que exijan medidas inmediatas por parte de un Comité, se deberá hacer llegar a la Secretaría, a más tardar, nueve semanas antes de la apertura del periodo de sesiones del órgano interesado, un documento a tal efecto que no contenga más de cuatro páginas, el cual estará disponible en la sede de la OMI, en los tres idiomas de trabajo de la Organización, al menos cinco semanas antes de la apertura del periodo de sesiones. Tal documento sólo será examinado por el Comité si este así lo decide en la apertura de su periodo de sesiones.

6.14 En los casos excepcionales a que se hace referencia en el párrafo 6.8, cuando un órgano auxiliar invite al Comité a que tome medidas respecto de asuntos urgentes derivados de la reunión de un órgano auxiliar celebrada menos de nueve semanas antes del periodo de sesiones del Comité, los documentos en los que figuren observaciones sobre tales asuntos urgentes que tengan cuatro páginas o menos deberán ser tramitados si la Secretaría los recibe, a más tardar, siete semanas antes de la apertura del periodo de

sesiones del Comité interesado. Tales documentos deberán tener un párrafo introductorio en el que se indique claramente el documento al que se refieren las observaciones y habrán de especificar que el documento se presenta de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.14 de las presentes Directrices. Estos documentos deberán estar disponibles en la sede de la OMI, en los tres idiomas de trabajo, al menos cuatro semanas antes de la apertura del periodo de sesiones.

7 OBSERVANCIA DE LAS DIRECTRICES

Las presentes Directrices se deben observar de manera rigurosa. Esto ayudará a las delegaciones a prepararse debidamente para cada reunión y a aumentar su participación en los debates y en el proceso de adopción de decisiones durante las reuniones. También evitará que las delegaciones tengan dificultades para definir las respectivas posturas nacionales acerca de los temas que figuren en el orden del día de los dos Comités o de sus órganos auxiliares. A fin de promover la eficacia del desarrollo general de los trabajos, los miembros de un Comité se deben asegurar de que los colegas que participen en periodos de sesiones del otro Comité sean informados plenamente de las conclusiones de la reunión en que hayan participado. Los miembros del Comité se deben asegurar asimismo de que los expertos que participen en las reuniones de los órganos auxiliares, grupos de trabajo, grupos de redacción o grupos de trabajo por correspondencia estén debidamente informados y cuenten con las instrucciones adecuadas sobre cualquier medida necesaria para dar efecto a las decisiones adoptadas por los Comités.

ANEXO 1

PROCEDIMIENTOS PARA EVALUAR LAS REPERCUSIONES DE LAS NECESIDADES DE CREACIÓN DE CAPACIDAD AL ELABORAR INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO NUEVOS O ENMENDAR LOS EXISTENTES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 En la resolución A.998(25) de la Asamblea se advierte de que, a menos que el Consejo, los Comités y sus órganos auxiliares adopten el concepto "de principio a fin" con respecto a la creación de capacidad, la cooperación y la asistencia técnica, las posibilidades de éxito en la ratificación y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI podrían quedar mermadas por la falta de preparación o de capacidad de los Gobiernos, particularmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA), en el momento en el que se requiere urgentemente la implantación de tales instrumentos, y, por ello, la elaboración del presente procedimiento se ajusta a lo dispuesto en la resolución A.998(25).

1.2 La evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad para la implantación de nuevos instrumentos y/o la enmienda de instrumentos existentes es un proceso iterativo que empieza con la aceptación de la propuesta preliminar y va paralelo al proceso de su implantación.

1.3 El procedimiento no impide que los Estados adopten otras medidas para fomentar los avances en cuanto a los objetivos de la creación de capacidad mediante la asistencia o la cooperación técnicas.

2 DEFINICIONES

A efectos del presente procedimiento, se aplicarán las siguientes definiciones:

2.1 *Resultado previsto*: es el definido en el párrafo 2.1.3 de las Directrices.

2.2 *Resultado no previsto*: es el definido en el párrafo 2.1.4 de las Directrices.

2.3 *Creación de capacidad*: medidas sociales, económicas o jurídicas sostenibles, adoptadas con diversos medios, a efectos de una transformación amplia del funcionamiento de una administración o de un agente del sector para implantar, y por tanto cumplir, los instrumentos nuevos o enmendados.

2.4 *Asistencia técnica*: metodología para facilitar la creación de capacidad a través del intercambio bilateral y/o multilateral de conocimientos, recursos y expertos técnicos a una parte que haya solicitado dicha asistencia para mejorar su capacidad técnica a fin de implantar los instrumentos existentes, nuevos o enmendados.

2.5 *Cooperación técnica*: metodología para facilitar la creación de capacidad a través de un esfuerzo multilateral a un grupo de países cooperantes de una región concreta mediante la prestación de formación y el intercambio de expertos, conocimientos e información como apoyo a los esfuerzos destinados al fomento de la implantación de los instrumentos existentes, nuevos y/o enmendados.

2.6 *Instrumentos*: convenios de la OMI y otros tratados.

3 FINALIDAD Y OBJETIVOS

3.1 La finalidad del presente procedimiento es dar efecto a la resolución A.998(25), destinada a mejorar los esfuerzos para fomentar la implantación universal de los instrumentos de la OMI.

3.2 El presente procedimiento tiene por objeto ayudar a determinar y evaluar las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad en los casos siguientes:

- .1 cuando el Comité haya aceptado una propuesta de resultado no previsto y/o al aprobar el Comité un nuevo instrumento;
- .2 durante la implantación de instrumentos nuevos o enmendados; y
- .3 durante la programación de medidas o actividades sobre la creación de capacidad.

3.3 Los presentes procedimientos se aplican a todos los Comités de la Organización y constituyen una respuesta de implantación específica a la resolución A.998(25).

3.4 Los procedimientos tienen por objeto:

- .1 El fomento de la ratificación y el cumplimiento universales mediante instrumentos de la OMI adoptados recientemente.
- .2 La mejora del nivel y la calidad de implantación de los instrumentos nuevos y/o enmendados.
- .3 El fomento, en la medida de lo posible, de un nivel de implantación equilibrado de los instrumentos nuevos.

4 PROCEDIMIENTO

4.1 Los Comités deberían realizar una evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad ajustándose al procedimiento del diagrama secuencial que figura en el apéndice 1.

4.2 La evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad se inicia con la aceptación de propuestas de resultados no previstos.

Evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad

4.3 A fin de facilitar la evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad por parte del Comité, su Vicepresidente debería realizar, en consulta con el Presidente y con la asistencia de la Secretaría, una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad utilizando la lista de comprobaciones para la evaluación de la necesidad de creación de capacidad que figura en el apéndice 2.

4.4 Los resultados de la evaluación preliminar deberían presentarse al Comité interesado para su examen. Ello debería contener la evaluación por el Vicepresidente de los siguientes aspectos:

- .1 la posibilidad de que haya repercusiones en cuanto a la creación de capacidad o de que sea necesario ofrecer asistencia técnica;

- .2 la lista de las posibles repercusiones; y
- .3 las recomendaciones sobre medidas futuras.

Evaluación de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad

4.5 Tras la evaluación preliminar, el Comité debería, de ser necesario, decidir si convoca el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG), que estará presidido por el Vicepresidente de ese Comité. El ACAG debería examinar la evaluación preliminar teniendo en cuenta las observaciones y cualesquiera otros documentos que se le hayan presentado y, si procede, realizar otra evaluación y presentar su informe y recomendaciones al Comité.

4.6 El ACAG podrá remitir un asunto a través del Comité para que otro órgano lo examine más detalladamente.

Evaluación posterior de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad para la implantación de nuevas medidas

4.7 Cuando se hayan aprobado nuevas medidas, el Comité podrá solicitar al ACAG que realice una evaluación posterior utilizando los criterios y mecanismos recogidos en el apéndice 3 con objeto de determinar las cuestiones que necesitan una atención especial al implantar las actividades de cooperación y asistencia técnica.

4.8 Preparar un proyecto de circular en el que se indiquen las posibles repercusiones en cuanto a la creación de capacidad y recomendaciones sobre las medidas que podrían adoptarse para su examen por la Organización, los Miembros y/o el sector.

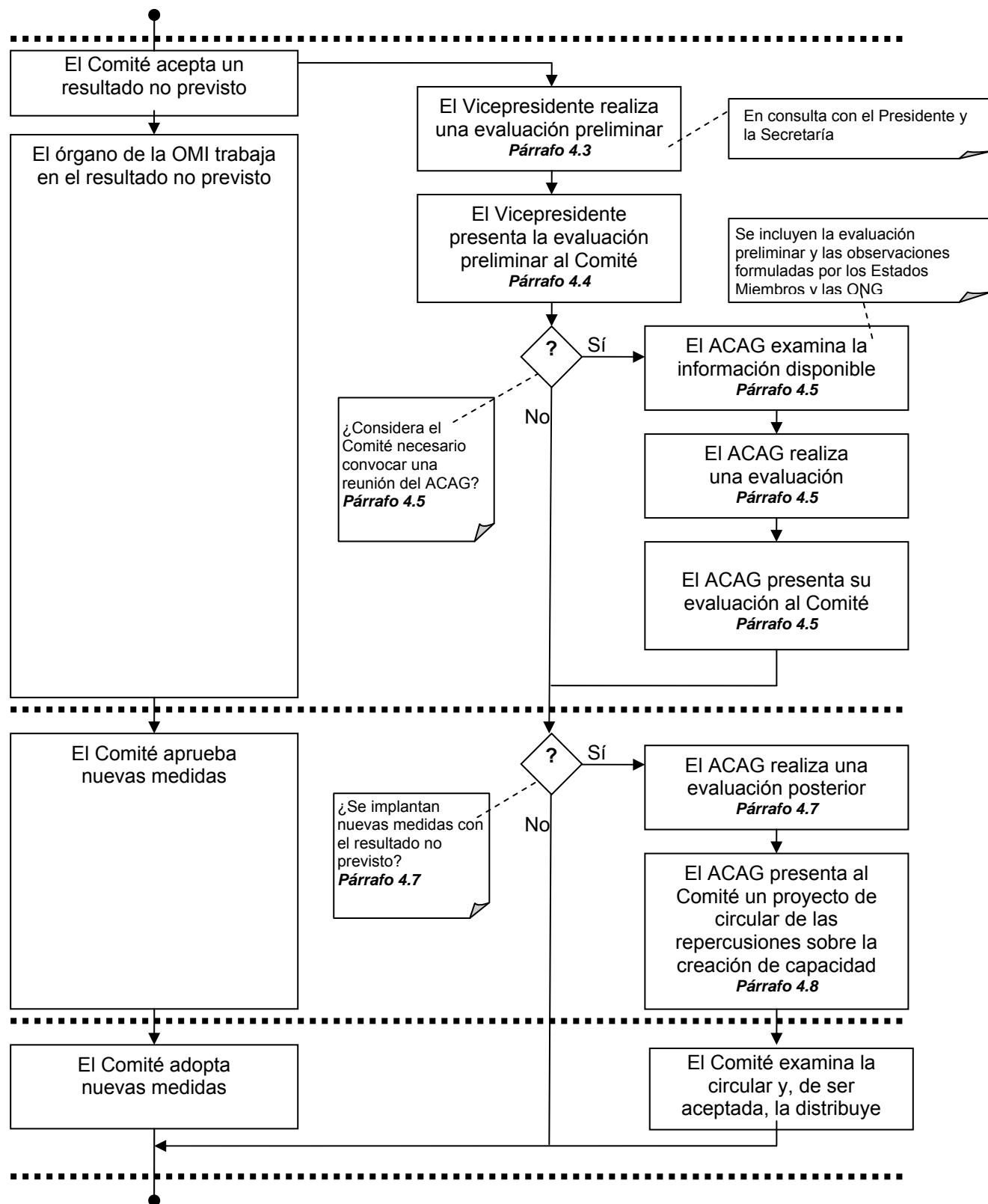
5 MANDATO DEL ACAG

5.1 Al llevar a cabo la evaluación de la creación de capacidad, el ACAG debería guiarse por lo siguiente:

- .1 examinar la evaluación preliminar de las medidas de creación de capacidad y asistencia técnica;
- .2 realizar una evaluación y, cuando se hayan aprobado medidas nuevas, una evaluación posterior de las medidas de creación de capacidad entre las que puede que se incluya la cooperación o asistencia técnica que las Administraciones pueden requerir para la implantación del instrumento;
- .3 en consulta con el sector y las organizaciones no gubernamentales, realizar una evaluación y, cuando se hayan aprobado medidas nuevas, una evaluación posterior de las medidas de creación de capacidad que se pueden requerir o esperar del sector del transporte marítimo para la implantación del instrumento; y
- .4 informar al Comité de las repercusiones para la creación de capacidad en relación con un instrumento nuevo o con la propuesta de enmienda a un instrumento existente, según lo que se esté examinando.

APÉNDICE 1

DIAGRAMA SECUENCIAL PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN CUANTO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD



APÉNDICE 2

LISTA DE COMPROBACIONES PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN CUANTO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

1 Para las Administraciones

- ¿Se requiere legislación nueva?
- ¿Se prescribe equipo y/o sistemas nuevos?
 - ¿Existe capacidad de fabricación del equipo en el ámbito internacional?
 - ¿Existen instalaciones de reparación/servicio del equipo en el ámbito internacional?
 - ¿Existe capacidad de elaborar nuevos sistemas?
- ¿Requerirá la implantación recursos financieros adicionales?
- ¿Son necesarios recursos humanos adicionales o aptitudes nuevas?
- ¿Será necesario modernizar la infraestructura actual?
- ¿Se cuenta con tiempo preparatorio suficiente para la implantación?
- ¿Se adoptará un procedimiento de implantación rápida?
- ¿Hay una modificación sustancial de las normas existentes?
- ¿Será necesaria una guía para la implantación?

2 Para el sector

- ¿Requeriría el sector sistemas nuevos o la mejora de los existentes?
 - ¿Existe capacidad en el ámbito internacional para elaborar sistemas nuevos?
- ¿Será necesario introducir formación adicional para la gente de mar?
 - ¿Existen cursos de formación conexos y validados?
 - ¿Se cuenta con un número suficiente de cursos de formación simulada en el ámbito internacional?
- ¿Se prescribirá equipo nuevo?
 - ¿Se cuenta con capacidad de fabricación en el ámbito internacional?
- ¿Se cuenta con capacidad de reparación/servicio o de reforma y mantenimiento en el ámbito internacional?

APÉNDICE 3

LISTA DE COMPROBACIÓN DE LOS ASUNTOS QUE REQUIEREN ATENCIÓN ESPECIAL AL PLANIFICAR LA CREACIÓN DE CAPACIDAD EN RELACIÓN CON LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

Formulario de medidas de creación de capacidad

Instrumento _____

Medida número _____ de _____

Exigida para **Administración**
 Sector

Implantación **Antes de la adopción**
 Una vez adoptado
 Antes de la entrada en vigor
 Una vez ratificado
 Introducción gradual

**Descripción de la actividad de creación de capacidad necesaria para la
implantación de nuevas medidas:**

ANEXO 2

FORMATO 1: PARA LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES
 (Subcomité BLG como ejemplo)

LÍQUIDOS Y GASES A GRANEL (Subcomité BLG)					
RESULTADOS PREVISTOS 2008-2009 (resolución A.990(25))		Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Año de ultimación previsto
Número	Descripción				
1.1.2.1	Interpretaciones unificadas de la IACS	MSC	BLG		
1.3.3.1	Perfiles de peligrosidad y evaluación de las nuevas sustancias presentadas que han de incorporarse al Código CIQ	MEPC	BLG		
2.1.1.2 7.1.2.2	Elaboración de directrices para la implantación uniforme del Convenio BWM 2004	MEPC	BLG		
5.2.1.1	Directrices provisionales para las instalaciones de motores de gas de los buques (coordinado por el Subcomité BLG)	MSC	BLG	FP-DE	
5.2.3.1	Examen de las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales para las cargas indicadas en el Anexo I del Convenio MARPOL y el fueloil para usos marinos	MSC	BLG		
7.3.1.1	Examen del Anexo VI del Convenio MARPOL y del Código Técnico sobre los NO _x	MEPC	BLG		
7.1.2.13	Aplicación de las prescripciones para el transporte de biocombustibles y mezclas que los contengan	MEPC	BLG		

FORMATO 2: PARA LOS ÓRDENES DEL DÍA POSTBIENALES DE LOS COMITÉS

[NOMBRE DEL COMITÉ]								
RESULTADOS POSTBIENALES ACEPTADOS				Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Plazo	Observaciones
Número	Referencia a los principios estratégicos	Referencia a las medidas de alto nivel	Descripción					

ANEXO 3

FORMATO DE NOTIFICACIÓN UNIFORME PARA LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS (EJEMPLO)

Número del resultado previsto en el Plan de acción de alto nivel para 2008-2009 ^a	Descripción	Año de ultimación previsto ^b	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos participantes	Situación de los resultados para el año 1 ^c	Situación de los resultados para el año 2 ^c	Referencias ^d
2.1.1.1	Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos	2007 (para FSI) 2008 (para MSC)	MSC/MEPC	FSI		Alcanzado	Alcanzado	Resoluciones MSC.255(84) y MSC.257(84); MSC-MEPC.3/Circ.2

Ejemplo utilizado: resultado 2.1.1.1 de la resolución A.990(25) – Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados: temas de seguridad y protección (MSC) – Código revisado para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, adoptado e implantado mediante la compilación de informes de investigación.

Notas:

- a Cuando un resultado determinado comprenda varios resultados esperados, en el formato debería informarse sobre cada resultado esperado por separado.
- b En lo que respecta a la fecha de ultimación prevista, ésta debería indicarse con un año, o debería especificarse que es una tarea continuada. No debería indicarse un número de periodo de sesiones.
- c La información de la columna correspondiente a la "situación de los resultados" se ha clasificado de la manera siguiente:
 - por "alcanzado" se entiende la debida consecución de los resultados en cuestión;
 - por "en curso" se entiende que se ha avanzado con respecto a la labor sobre los resultados conexos y que a menudo se han logrado resultados provisionales (por ejemplo, un proyecto de enmienda o de directrices) cuya aprobación está prevista para una fecha posterior en el mismo bienio;
 - por "de plazo indefinido" se entiende que los resultados están relacionados con una tarea de los órganos correspondientes de la OMI que es una tarea permanente o continuada; y
 - por "aplazado" se entiende que el órgano respectivo de la OMI decidió aplazar la producción de los resultados pertinentes hasta otro momento (por ejemplo, hasta haber recibido los documentos correspondientes).
- d Si el resultado consiste en la adopción/aprobación de un instrumento (por ejemplo, resolución, circular, etc.), debería incluirse una referencia clara a dicho instrumento en esta columna.